VIA Rail Canada Inc.

Annual Report 1987

91-05643/

The Honourable John C. Crosbie, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Crosbie:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I submit herewith the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for the year ending December 31, 1987.

Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

Mission statement

Established in 1977, VIA Rail Canada Inc. is the Crown Corporation responsible for transcontinental and intercity passenger rail services in Canada. The VIA Rail network extends over 18,500 km (11,600 miles) of track in eight Canadian provinces. In 1987, VIA Rail operated 106 trains daily and carried an average of 16,068 passengers per day.

Cover: The westbound "Canadian" skirts the north shore of Lake Superior.
Photo: Paul Chesley

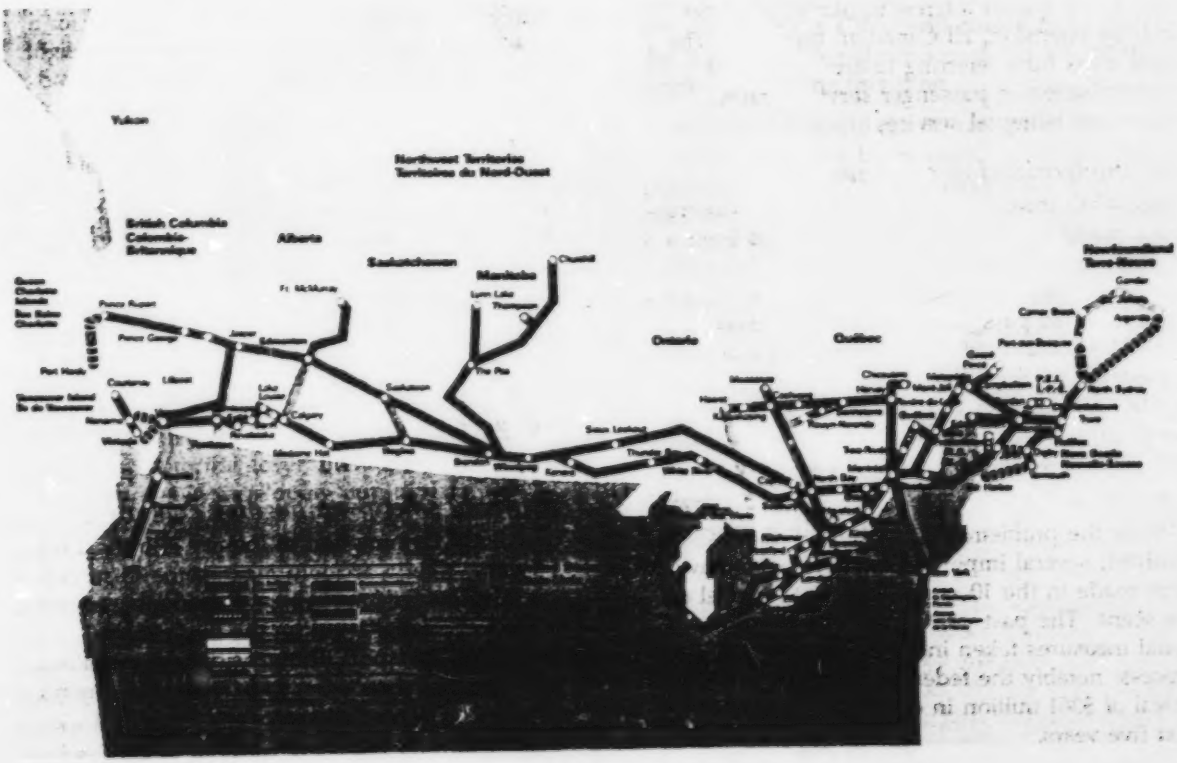
Contents

Chairman's Message	2	Financial Review	18
President's Message	4	Financial Statements	21
1987 — The Year in Review	6	Notes to Financial Statements	24
VIA's "Canadian" — A tradition of Excellence	16	Auditors' Report	27
		Corporate Directory	28

The VIA year at a glance

(000s except for employee data)

	1987	1986
Financial results		
Passenger revenue	$195,248	$204,055
Total revenue	$714,669	$670,575
Net income (loss)	$ 6,021	$ (12,732)
Net capital expenditures	$ 81,322	$ 92,577
Volume		
Total passengers carried	5,865	6,286
Total passenger miles	1,300,296	1,405,033
Car miles operated	67,223	74,128
Average number of employees	5,726	5,370



Chairman's Message

Photo: G. Allard

Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

In 1987, VIA made important progress in a large number of activities ranging from customer service and product improvement to labour relations, station renovations and fleet management and maintenance.

There are three areas, however, on which I would particularly like to comment, as I believe they are of special interest to our shareholder and, by extension, all Canadian taxpayers. The three areas I am referring to are: continued modernization of passenger services, railway safety and bilingual services.

The modernization continues

Since VIA's inception, the necessity of modernizing Canada's passenger rail services has been a topic of vital importance and concern. Prior to VIA's creation, no major capital investment had been made in passenger rail for more than 20 years. Yet, continued modernization is essential if passenger rail is to regain an impressive share of the travel market and contribute to the economic and social fabric of this country in the 21st century, as it has for the last century and a half.

While the problem has been by no means resolved, several important improvements have been made in the 10 years since VIA's arrival on the scene. The past year has seen some additional measures taken in the modernization process, notably the federal government's approval of $361 million in capital funding over the next five years.

This funding has enabled us to order an additional 26 high-horsepower locomotives, that will bring the total number of new locomotives in our fleet to 56. This locomotive order is worth $63 million and will create an estimated 850 person-years of employment.

We are also proceeding with plans to modernize 190 long-haul cars — or approximately half of our transcontinental fleet. The actual work to be undertaken is described in detail in other sections of this report. But the net result will be cars that are not only more reliable and comfortable, they will also cost less to maintain and operate.

In addition, we are completing the second phase of our new Montreal Maintenance Centre and have begun construction of three smaller centres in Halifax, Winnipeg and Vancouver. Once they are in operation, we will have the benefit of a full network of modern, technologically advanced maintenance facilities which will generate considerable savings and productivity gains.

The additional funding will permit us to expand our program of renovating, upgrading or replacing stations. Some capital funding has also been committed to evaluating new types of self-propelled light rail diesel cars to replace our existing outdated RDC fleet. We are looking for a vehicle with proven technology for use on light density routes that will increase reliability and comfort while reducing maintenance costs.

Despite these considerable advances, the average age of VIA's fleet is 28 years. We are planning now for its replacement, given the long lead-times required before any new equipment ordered is actually available for service.

Our ability to offer our customers an attractive, comfortable, reliable service, and yet still operate at a reasonable cost, is dependent on the renewal of our fleet. Indeed, VIA's overall survival and health as a corporation is contingent upon such renewal.

Railway safety: an ongoing concern

The Foisy Commission of Inquiry into the 1986 Hinton, Alberta accident made some 45 recommendations for improving railway safety in Canada. This followed on the heels of the Canadian Transport Commission's investigation into the Trudel collision near Bernières, Quebec, which also generated several safety-related proposals.

VIA runs its trains in a safe operating condition. This often means equipping them with the most advanced technology available to ensure the safety of our passengers and crews. In this regard, I am pleased to report that VIA has made notable progress towards implementing both the Foisy and CTC recommendations. For instance, installation of reset safety control devices and event recorders will be completed on all lead locomotives by the end of April 1988. Rail diesel cars will be similarly equipped by the fall of 1988.

The reset safety control is a device that monitors the interaction between the engineer and the locomotive controls according to predetermined signals. Any interruption in the normal pattern sets off a visual and audible warning system. If this goes unheeded for whatever reason, the device automatically applies the emergency brakes.

An event recorder (black box) continually monitors and records the various aspects of a train's operation such as time of day, speed, throttle position, brake pressures, whistle use and headlight intensity. It is invaluable in monitoring onboard conditions and crew response during the course of a trip and in an emergency. It can also determine why an accident occurred and how a similar situation could be prevented in future.

Emergency breakout windows will be installed in every car in our fleet by late summer of this year. Signs in each car explaining emergency features are also being placed in every car. All signage will be installed in the RDC fleet by late summer of this year and in the rest of the fleet by the end of 1989. Training of all on-train customer service personnel in first aid, emergency evacuation procedures and use of fire extinguishers was completed in October 1987.

During 1987, VIA participated on a special task force called by the Minister of Transport to put forth recommendations for the proposed new railway safety legislation. The corporation is also cooperating with the government and other interested parties in developing appropriate policies concerning drug and alcohol testing of employees.

Improved bilingual service

We have also made important strides over the past year in our ability to serve our customers in both official languages. In 1987, VIA signed a collective agreement with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, recognizing the need to designate certain customer service positions as bilingual. The agreement calls for union-management cooperation in determining the designated jobs.

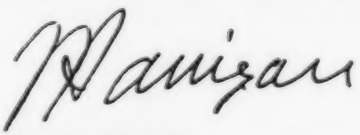
I am happy to say that, as a result of this process, all customer service jobs on trains and in stations in VIA Quebec have been designated bilingual. In VIA Atlantic, we have designated bilingual positions wherever there is a need, and we are currently working with union representatives in VIA Ontario and VIA West to reach a similar arrangement.

We have instituted a policy of hiring only bilingual candidates for customer-service jobs until we have sufficient bilingual staff to ensure quality service in both official languages throughout the system.

Even though the number of on-train services employees has actually decreased over the past year, the proportion of bilingual staff has increased from 38 to 41 per cent. The increase in bilingual capacity is even more impressive for our off-train customer service employees, 41 per cent of whom are now bilingual, compared to 23 per cent in 1986.

Further improvements are expected in 1988 and beyond as the transfer of operating crews from CN — and the soon-to-be-completed transfer of crews from CP — will enable us to address the issue of bilingual services directly with these employees for the first time.

In closing, I would like to recognize the tremendous efforts being made by all our employees to ensure that the service we offer our customers is second to none. In no small measure, it is thanks to the determination, efficiency and goodwill of our staff that we can review the progress made this past year with pride and look with optimism to the future.



Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

President's Message

Photo: Esmond Choueke

Denis de Belleval
President and Chief Executive Officer

VIA is changing to meet the future

Modernization for VIA means many things: new equipment, renovated stations, new uniforms, new approaches to marketing and new contractual and regulatory arrangements for operating passenger trains.

It also requires a change in our corporate culture — our approach to doing business — and this is now taking place.

For years, the railway industry in Canada has been dominated by a freight mentality. Canadian National and Canadian Pacific Railways operated both freight and passenger services and priority was given to freight. The reason was simple, given the financial interests of these two companies and the profitability of the freight operations.

Once VIA was created to be solely responsible for passenger services, the enormous difference between passenger and freight requirements became evident.

The transportation of people has little in common with the transportation of grain or container traffic. The products are different, as are the customers. The freight railways are industrial marketers, each with a few thousand direct customers. VIA is a consumer marketer with millions of customers. In fact, the only real similarity in operations is that both require a track and all the resulting infrastructure.

VIA has only recently taken over responsibility for operations that were contracted to CN and CP — stations, maintenance, operating crews. As a result, we now have the requisite control over our operations to respond to passengers' needs.

By transferring some 1,000 conductors, trainmen and locomotive engineers from CN to VIA over the past year, we have gained direct control over one of the most important aspects of our operations. This process should be completed in 1988 with the anticipated transfer of the CP operating crews.

This transfer, like the transfer of approximately 1,800 maintenance employees that preceded it, will make it possible for us to intensify our efforts to build a strong, unified, customer-service-oriented organization.

This is particularly important now, given the challenge of the market place. As deregulation takes a firm hold, we will face increasing competition from other modes of public transportation — all of which are already competing in a market dominated by the private automobile.

This is why we are placing so much emphasis on creating an organization that is distinctly "passenger" in orientation — where the human element of customer service is paramount.

The creation - in the fall of 1987 - of a customer services department that groups together the vast majority of employees dealing directly with the public was a major step in this direction. It reinforces the importance we place on excellent customer service and it recognizes the vital role that employees play in making this a reality. In addition, we want employees who are closest to the customer to be included in any decision-making process that affects customer service.

In contrast to a downward trend in ridership in 1986 and the first half of this year, we regained customers during the last few months of 1987, especially on our Corridor routes. A comparison of 1987 and 1986 carryings shows that the trend line has been improving steadily since September. In fact, in the last four months of the year, our carryings were two-to-three per cent above 1986 figures. This trend would have shown even further improvement had it not been for the August rail strike by CN and CP employees, that shut down VIA services over an eight-day period.

On the other hand, the decision to reduce peak-season capacity on transcontinental trains contributed to a decline in passengers on our long-haul services, although it resulted in significant operating savings in the order of $12 million. The new Canadian Rockies by Daylight service that will be launched next June should improve this situation by restoring a balance between ridership- and revenue-building activities and cost-cutting measures. It will make considerably more capacity available for tourist travel through the Rockies, at an operating cost far below that of a full-consist transcontinental train.

This is a good example of how we are making every effort to respond to both our customers' needs and the opportunities of the marketplace.

Obviously, it would be premature to state that we have reached a definite turning point, but our continued efforts to excel in customer service, combined with the major product improvements introduced this year, are reasons for optimism.

Our enhanced VIA 1 service in the Quebec-Windsor corridor is responsible for a 15-per-cent increase in first-class ridership in the first three months since its introduction in September. (This does not include the increase in passengers that resulted from the Air Canada strike at the end of 1987.)

Our on-time performance promotion, which ran from May through the end of October, was concrete evidence of our determination to ensure that good on-time performance becomes the very basis of quality service.

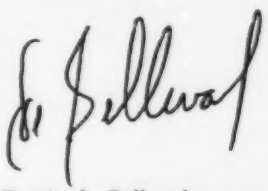
Moreover, we have taken a whole series of measures that should positively affect our on-time performance in 1988. These include improvements in our operating and maintenance procedures as well as our operating agreements with CN and CP.

VIA is also reaching out to its customers through an extensive network of liaison committees that have been established in communities interested in our success.

During 1987, we also announced the creation of a Montreal-Quebec study group that includes representatives from VIA, the federal and Quebec governments and the major communities served by this route to determine how service can be improved to respond to market demands and the needs of our current and potential customers in this heavily travelled corridor.

We have made many improvements to our product of late, but we know that our efforts must continue in 1988 and during the years to come. In the short term, we intend to maintain an exceptionally high quality of customer service and provide greater equipment reliability, thanks to dedicated employees, modernized equipment, an ever-increasing mastery of our maintenance practices and closer cooperation between ourselves and CN and CP.

In the long term, we are looking forward to putting new equipment into service because we are fully aware that this is the key to ensuring our future.



Denis de Belleval
President and Chief Executive Officer

1987 — The Year in Review

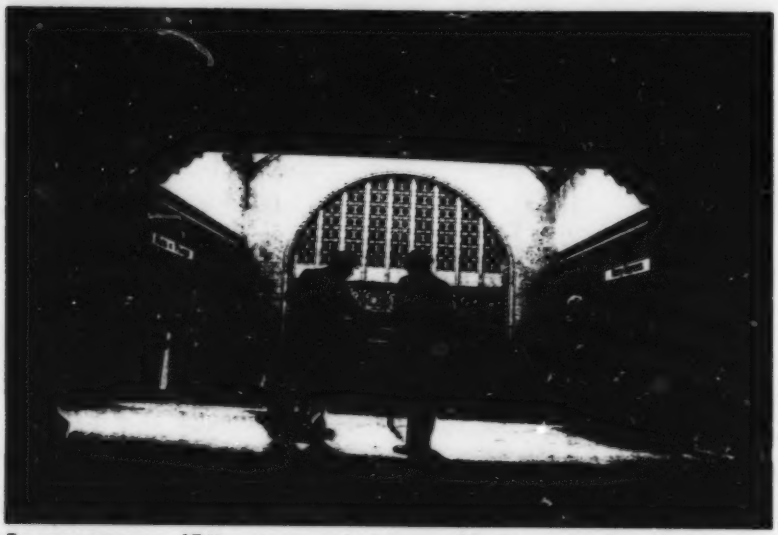


Photo: Paul Chesley

For many passengers, VIA's customer service is measured by the reception they get at the station. Pictured here: Toronto's Union Station.

Customers come first

Ever since its creation ten years ago, VIA Rail has been taking steps to modernize Canada's passenger train service to meet the needs of the travelling public. 1987 was no exception.

Over the course of the year, VIA introduced several major product improvements, clearly demonstrating that train travel is alive and well — and an attractive option.

Another high point was the creation of a customer services department, tangible evidence of a concentrated effort to implant a "customers come first" attitude at every level of the organization.

This new department groups all customer-service functions — passenger information and reservation services, ticket offices, station and on-train food, beverage and hotel services — under one vice-president, whose mandate is to ensure that all VIA's customer service activities are delivered with a consistently high level of professionalism.

Indeed, VIA has identified the overall quality of its service as the single most important factor in ensuring its success.

On-time performance guarantee

In keeping with this "customers first" approach, VIA gained a lot of customer goodwill and positive publicity when it launched a promotional program in May 1987 which guaranteed passengers who arrived at their destination more than 15 minutes late a credit worth fifty per cent of the cost of their trip, to be applied towards their next ticket purchase. The program was first offered to customers travelling in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle and later extended through the end of October to most trains in Eastern Canada. The program was intended to demonstrate that the train is a reliable mode of transport and that on-time arrivals are the norm rather than the exception.

During the period of the promotion, trains covered by the guarantee carried some 1.4 million passengers and achieved an on-time performance rate of 77 per cent.

By the end of the program, approximately 70,000 passengers had taken advantage of it. The net cost to VIA was minimal, however, since the credits paid out were balanced by the increased revenue generated when customers came back to the train for additional trips that they might not otherwise have taken.

A better product on many fronts

In September, VIA 1 first-class service in the Quebec-Windsor Corridor was revamped to include several additional features at a very attractive price, giving customers better value for their money.

In addition to special check-in and boarding privileges, the price of a VIA 1 ticket now includes beverages such as cocktails, beer, wine and liqueurs, as well as appetizers, hot full-course meals at breakfast, lunch and dinner, and complimentary magazines and newspapers. All of this has resulted in customers' receiving a higher level of personalized service.

Photo: John Wyne

Riding one of VIA's transcontinental trains is an exciting adventure for rail buffs of all ages.

To increase passenger comfort, VIA also began modifying its 23 LRC VIA 1 cars to make all seats rotatable by early 1988.

From all indications, VIA 1 service is proving very competitive. In the first three months since the service was upgraded, ridership was up 15 per cent compared with the same period in 1986.

Daylight through the Rockies

Another highlight of 1987 was VIA's announcement that effective June 1988, it would begin operating a special "Canadian Rockies by Daylight" service. This could attract as many as 17,000 extra tourists to Western Canada during its first year, with a potential well beyond that in years to come.

The service will operate once a week from June 5 to October 9, 1988 between Vancouver and Banff and Jasper, with an overnight stop in Kamloops.

"Canadian Rockies by Daylight" has been well received by customers, travel agents and the communities involved. From advance bookings to date, it appears the new service will be very successful.

More improvements

This past fall, VIA took another customer-oriented step when, in conjunction with Cantel Inc., it installed five cellular telephones on some of its trains operating in the Quebec-Windsor Corridor.

The phones were available on a 90-day-trial basis continuing into the new year. Customers could call anywhere in the world and pay for the service by credit card. Initial reaction from customers has been very positive and VIA is currently developing a long-term plan for providing cellular telephone service to passengers.

VIA was also delighted to see the November implementation, again on a 90-day-trial basis, of a new U.S. immigration policy for passengers travelling on the "Atlantic" between Montreal and Halifax.

Because this train travels through northern Maine, all passengers used to be subject to an individual inspection by customs and immigration officials. This had been a frequent source of customer complaints, as the majority of passengers were travelling between points in Canada and an immigration check (which occurred close to midnight for eastbound passengers) was both inconvenient and unexpected.

Meetings with the Canadian and U.S. governments have led to a new procedure whereby only those passengers detraining in the U.S. will have to pass a customs inspection. The new procedure will be tested until the end of February 1988, at which time it is expected to become permanent.

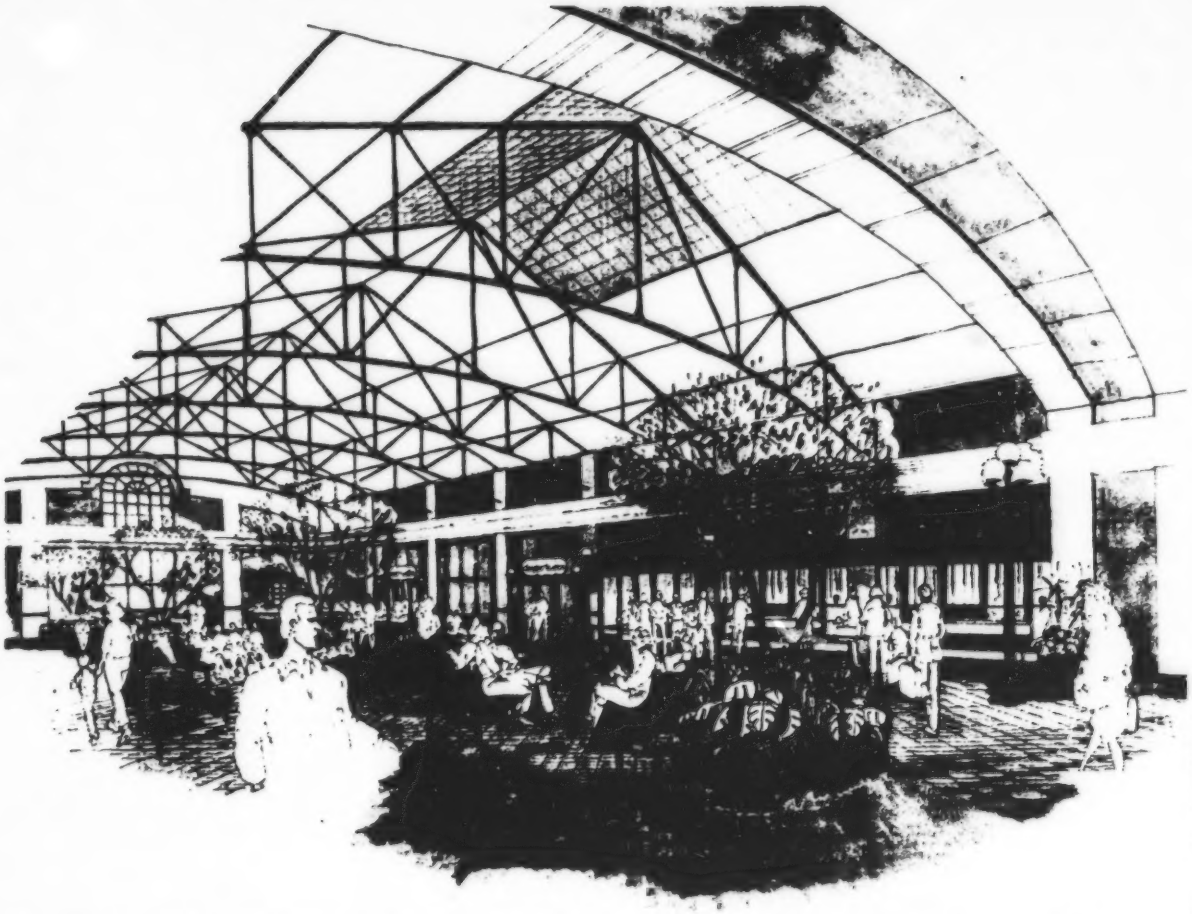
Station renovations continue

Except for the trains themselves, VIA's 416 stations across Canada are the most visible aspect of passenger rail in the cities, towns and communities that the corporation serves. For many passengers, VIA's customer service is measured by the reception they get at stations.

Ever conscious of the stations' important role in improving customer service, VIA continued its renovation, upgrading and replacement program with projects worth $11.5 million in 1987. A key concern is to preserve the original features of these buildings wherever possible, while ensuring that they remain cost-effective and highly functional from a service point of view.

Photo: Larry Williams

Ridership in the Quebec-Windsor Corridor has increased considerably since the introduction of improved first-class service.



Courtesy of Design Collaborative

An architect's sketch of Halifax Station, following renovations that will maintain the architectural integrity of the exterior while improving passenger facilities inside.

Projects undertaken in 1987 include the $1.6 million renovation of Halifax Station, the largest passenger rail terminus in Atlantic Canada. Built in 1932, the station typifies the classic railway architecture of its period. A complete restoration of the exterior and modernization of the interior is under way and improvements will include a larger, more comfortable waiting area, integrated baggage and ticketing facilities and landscaping of the site.

In September, the renovated Trois-Rivières Station was officially inaugurated. An intermodal facility, it combines passenger rail with inter-city bus and taxi service. In recognition of the work carried out by VIA, the local heritage society awarded the corporation a certificate of merit for its role in preserving a part of the history of Trois-Rivières.

VIA is looking forward to being able to make full use of this station once the CP railway bridge at La Pérade, Quebec is reconstructed. The loss of this bridge, washed out by floods in the spring, has forced VIA to suspend its Trois-Rivières-Quebec service (Montreal-Trois-Rivières service continues to operate). The Canadian Transport Commission has ordered CP to rebuild the bridge by October 30, 1988.

In Burlington, Ontario, VIA negotiated an agreement with GO Transit to pay the cost of renovations necessary to accommodate passenger rail services in the GO station. This will enable VIA to move out of its existing premises which it has outgrown and gain access to modern facilities at a minimal cost.

In Kentville, Nova Scotia, a project was initiated to replace the original station with an innovative, full-service facility. In addition, VIA collaborated with the Nova Scotia government to enhance service in the New Glasgow-Stellarton area. At present, two separate stations serve these communities,

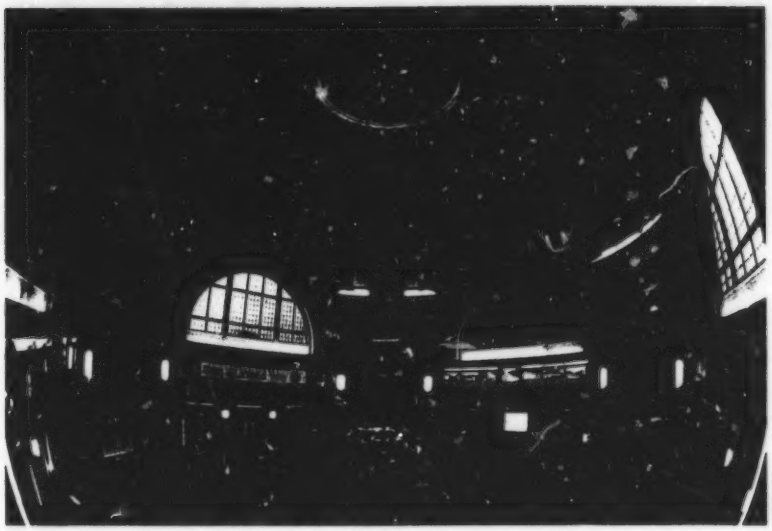


Photo: Paul Chesley

The rotunda at Winnipeg Station is a jewel of Canadian railway architecture.

but work is progressing on an attractive, centrally located facility to serve the residents of both towns. The new station will eventually be part of an industry and transportation museum complex being planned by the province.

Work continued on the Winnipeg and Vancouver Stations with a view to further improving service. In November, VIA also reopened the ticket office in Medicine Hat Station, following a review which indicated improved revenue potential in this community. The station had been closed in 1986 for cost-saving reasons.

Major renovations began on Banff and Lake Louise Stations, to be completed in time for next summer's tourist season.

Over the past year, VIA also started working with several communities in Northern Ontario, Manitoba and on Vancouver Island, to restore original station buildings or replace them with modern, cost-efficient facilities.

Tours continue to be popular

Once again, VIA tours sold well during 1987 despite the shut-down of service during the late summer peak period caused by the CN/CP rail strike. Total sales exceeded $14 million, which represents a contribution of over eight per cent to corporate revenues.

In 1987, 62,000 passengers took advantage of VIA's various tour products. These included the ever-popular Canada Tours, which featured 16 different choices of itinerary, and the Getaway Tours to 17 possible destinations across Canada. In addition, VIA offered various seasonal Getaways as well as sports and cultural packages.

The new Murder Mystery tours proved to be a remarkable success: 10 departures were offered by VIA Ontario and another three by VIA Quebec. Some were one-day return packages, while others featured overnight stays in hotels.

In 1987, VIA increased its visibility in the travel industry by joining the National Tour Association, which, with some 450 tour operator members and 2,000 supplier members, is the primary domestic tour industry association in North America. Since a large percentage of its tour business originates outside Canada,

Photo: Paul Chesley

Tour passengers wait to board the train at Banff. VIA is one of Canada's largest wholesalers of domestic tour destinations.

VIA intensified its efforts to maintain a strong presence internationally. VIA's tour programs were displayed to industry representatives from around the globe at the World Travel Mart in London, England. The company also participated in the American Society of Travel Agents' world congress in Houston, Texas.

New approaches to pricing

In 1987, VIA faced increasing competition in its long-haul markets, particularly as a result of airline deregulation. VIA responded with special promotions during the spring and fall that gave 50-per-cent discounts on transportation and accommodation to travellers on transcontinental trains in both Eastern and Western Canada.

A similar 50-per-cent discount offered in the fall for long-haul rail travel between the Windsor-Quebec Corridor and the Gaspé peninsula attracted considerable criticism from Voyageur Inc., the intercity bus operator in Quebec.

Voyageur appealed to the Canadian Transport Commission to disallow the special tariff, in conjunction with a previous appeal it had made in connection with VIA's base tariff in the same area. Voyageur claimed that the VIA tariffs were non-compensatory and constituted unfair competition.

The CTC heard both applications simultaneously in October and dismissed them in its December judgment. It stated that nothing VIA had done with regard to its base tariff was inconsistent with its national pricing policy, and that furthermore, there was no evidence that the discount fare had proved detrimental to the bus industry.

In a bid to increase its share of the student market, VIA also introduced its first national student fare, offering a sizeable 33-per-cent discount on basic coach fare to full-time students travelling anywhere in Canada, at anytime (with limited exceptions). The new fare was based on market research and a successful testing of the program in VIA Atlantic in 1986.

In addition, VIA is revising its pricing structure to maximize revenues during peak periods and encourage increased travel during off-peak times. Concepts are currently being tested through consumer research, with possible implementation in 1988.

Photo: John Wyne

In Winnipeg, Patti Anseeuw, station service agent, is on hand to help with baggage.

VIA Employees: A Dedicated Workforce

1987 saw another major step in the melding of a workforce entirely dedicated to passenger rail service when some 1,000 CN conductors, trainmen and locomotive engineers transferred to VIA. This brings VIA's total employee population to 7,200.

Apart from some 250 CP conductors, trainmen and engineers who are expected to transfer to VIA in the spring of 1988, once negotiations are concluded with CP and the various unions involved, the vast majority of people providing VIA services are now VIA employees.

The benefits of having a workforce focused solely on passenger service are clear. Over the past few years, commendations from customers have been increasing steadily, with 17 per cent more received in 1987 than in 1986. The rise in commendations can be attributed largely to the efforts of VIA's front-line staff, who time and again go out of their way to provide superior service.

Mindful of the key role that employees play in ensuring consistently good service to customers, VIA continues to provide comprehensive training and professional development programs. In the past year, the Training section offered over 1,000 courses to close to 6,800 participants, which represent a total of 24,870 trainee days.

VIA is also working to establish quality-service action teams for its customer service employees so that those who work directly with customers will be able to participate in management decisions.

New uniforms, first launched in Atlantic Canada at the end of 1986, were introduced systemwide in the spring of 1987, giving all customer-contact personnel an attractive and business-like

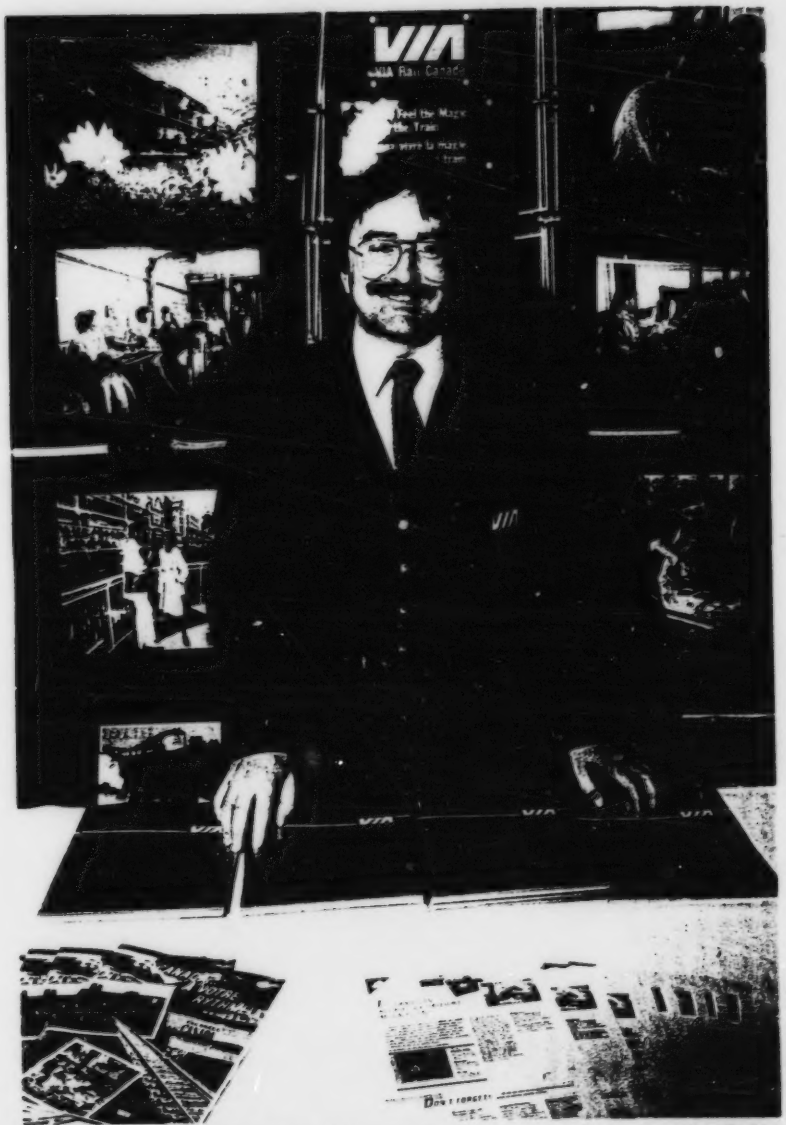


Photo: Gordon Lafleur

Sales representative Joe Volk promotes VIA products at the launch of the new Canadian Rockies by Daylight service, in Vancouver.

appearance. Many employees reported that the uniforms generated positive comments from passengers and gave them a greater sense of professionalism and pride in VIA.

Labour relations

Eight unions now represent VIA's 5,800 unionized employees, and in 1987, VIA negotiated collective agreements with six of them. For the first time, VIA negotiated directly with the four shop-craft unions, whose members transferred from CN in the past two years.

Though industry-wide bargaining had been the case in rail negotiations for some time, VIA has found that by negotiating directly with its unions — separately from the larger freight railway negotiations — passenger service matters can be settled more effectively.

Despite the need to arrive at several new collective agreements, the labour climate was peaceful at VIA in 1987, compared with the industry as a whole, which saw its first national rail strike in 14 years. In fact, VIA and its unions were able to settle all outstanding contracts before the CN and CP August rail strike.

One important change negotiated this year is that VIA now has the right to designate as bilingual certain customer-contact jobs. While this will not displace any existing unilingual staff, whenever an opening occurs in a bilingually designated job, preference will be given to bilingual employees. The process calls for a joint union-management approach in selecting the jobs to be designated bilingual.

VIA has made other inroads in providing service to customers in both official languages. It is now corporate policy that any new person hired for a customer services position must be bilingual, until sufficient bilingual staff are available to ensure service in both official languages.

Moreover, 1,600 employees or candidates for employment underwent language testing this past year. (Seventy-five per cent of all employees have now been tested systemwide.) The results will enable VIA to better plan its language training programs and its needs in terms of hiring bilingual employees. Language training for VIA's newly transferred conductors and trainmen also got under way in 1987.

Employment equity is another important issue being addressed by the corporation. From a survey of permanent full-time employees, VIA gained valuable statistics on its current employment equity

Photo : Guy Lavigueur

Toronto-based engineers Ron Eagleton and Roy North prepare for departure aboard one of the new GM F40PH-2 locomotives.

situation. This enabled it to develop a three-year action plan aimed at increasing employee representation from among the following designated groups: women, aboriginals, visible minorities and disabled persons.

A special communication program was launched in the spring of 1987 for employees of the new Montreal Maintenance Centre. It was designed to respond to their concerns and ease their transition from outdated, outdoor facilities to the modern, indoor, technologically-advanced facility that opened in June. Many of the centre's employees were involved directly in the design of the program, which culminated in an employee-organized open house for staff and their families.

Modernizing the Fleet

With the age of VIA's car and locomotive fleet now averaging 28 years, new and modernized equipment remains essential if VIA is to continue to compete with other modes of transport and provide reliable and efficient service.

Some important steps were taken in 1987 towards modernizing the fleet. Most significantly, VIA took delivery of the balance of 30 new 3000-horsepower locomotives, manufactured by General Motors' diesel division in London, Ontario.

Worth approximately $2.2 million each, these F40PH-2 locomotives are known for their reliability. True to their reputation, they performed well during their first year, with an availability rate of over 85 per cent. They have been used for both Eastern and Western Transcontinental trains as well as some Corridor routes. Their arrival has enabled VIA to retire its oldest locomotives whose reliability was especially poor. They also minimize VIA's need to lease motive power.

In December, VIA signed an agreement with GM for another order of 26 F40PH-2s, worth a total of $63 million. Delivery is to be completed by the spring of 1989.

A heritage fleet in the making

Although a decision to buy new long-haul equipment was deferred to a later date, the government did earmark $120 million for the modernization of 190 cars currently in use on transcontinental services.

As part of this program, 155 stainless steel and 35 blue-and-yellow cars will be converted from steam to electric power, supplied directly from the locomotive (head end). This head-end power conversion project will significantly improve reliability, on-time performance and climate control, since steam heating and outdated air conditioning systems have been a major source of problems in winter and summer. (This marks the first time that VIA is doing all its own engineering work for a project of this magnitude.)

The project also involves the refurbishing of the car interiors — restoring them to a state akin to their original 1950s elegance — as well as major repairs to such components as trucks and brakes.

Improvements to the interiors include new wall cover-

ings, carpeting and upholstery as well as the installation of one shower per sleeping car. The public address system will be reactivated, handicapped facilities improved in coaches and a new, light-meal service introduced in former baggage cars, that are being converted to include snack and baggage facilities. While retaining the historical features of the cars, modern materials and finishes will be used for renovations.

Initial tenders were called in December and the first contracts are expected to be awarded by June 1988. Work will then begin during the summer of 1988 and the first converted train set should be ready for service in early 1989. All converted cars should be back on the road by 1992.

A network of maintenance centres

Good maintenance is an essential ingredient in improving the reliability of the fleet. With the opening of the first phase of its new $139 million Montreal Maintenance Centre, VIA's ability to provide high quality maintenance increased significantly.

The new centre — similar to its counterpart in Toronto which has been in operation since 1985 — allows full train sets to be serviced as a unit, thereby avoiding time-consuming uncoupling and reassembling manoeuvres. Working conditions are also greatly improved as employees now benefit from climate-controlled indoor facilities and the latest technology.

The new centre services an average of 15 to 18 trains daily and has an annual operating budget of $65 million.

A second phase of construction — which includes five maintenance tracks for work that requires more than a few hours, as well as a locomotive testing facility and a wheel trueing centre — will be completed by the end of 1988.

VIA also began construction of three smaller maintenance centres in Halifax, Winnipeg and Vancouver, at a total cost of $37 million. All three centres are scheduled for commissioning by the end of 1988, which will allow VIA to complete the transfer of maintenance activities in these cities from CN.

VIA expects productivity and cost-effectiveness to increase substantially once all five centres are in full operation.

Improving equipment reliability

In 1987, a strong effort was made to improve the reliability of the fleet — and hence on-time performance. Results were very encouraging for transcontinental services, which had a systemwide on-time performance rate of 77 per cent in 1987 compared with 72 per cent in 1986. The new F40PH-2 locomotives can be credited in large part for this enhanced performance.

In the Corridor, however, there are still problems to overcome. On-time performance averaged 72 per cent, compared with 75 per cent last year. A combination of summer track work programs, interruptions due to freight

Photo: Guy Levigueur

The Hon. Monique Vézina, Minister of State for Transport, chats with employees at the official opening of the $139-million Montreal Maintenance Centre.

traffic and equipment breakdowns — frequently involving LRC locomotives — accounted for most delays.

VIA has been working with CN to design a schedule for track maintenance that will still allow CN to work efficiently, but will minimize the impact on passenger operations. At the same time, VIA is developing a new incentive program with CN and CP that would encourage them — through better dispatching and control systems — to ensure that passenger and freight train operations are better coordinated.

VIA has also been striving to improve its maintenance practices through technical and supervisory training as well as the introduction of a quality assurance program. The effects of this program will only be felt in 1988, but VIA is very optimistic that it will improve equipment reliability significantly.

Essentially, the program is intended to identify deficiencies in work practices and systems — from how equipment is serviced and repaired to whether employees have the proper tools and parts they need to do their job properly — and to find meaningful solutions at the shop-floor level. It will measure the quality of maintenance performed according to the criteria of the Canadian Standards Association.

As part of the program, VIA conducted intensive maintenance inspections of 13 of its 30 LRC locomotives and all systems were upgraded. This is expected to improve their performance over the months to come; the balance of the LRC locomotive fleet will undergo similar treatment in early 1988.

Photo: Guy Lavigueur

Conductor Gerald Grice from Cornwall, Ontario, was among the 1,000 conductors, trainmen and engineers transferred from CN to VIA in 1987.

In 1987, VIA also spent $53 million in major maintenance of equipment, a combination of repair, overhaul and design modification work beyond the capability of VIA facilities. Altogether, 404 pieces of rolling stock were processed under this program. A serious backlog in major maintenance of locomotives that had accumulated in previous years due to lack of funds has now been eliminated.

Productivity: An Ongoing Concern

In 1987, VIA's total funding from government amounted to $536 million. This was $30 million or six per cent higher than in 1986, but remained $48 million below the approved funding level. Moreover, VIA took several measures in the past year aimed at reducing costs or contributing to better efficiency within the organization.

The operating agreements that govern charges to VIA by CN and CP for services provided by them were to expire at the end of 1987 and VIA has been negotiating a new contractual agreement with both railways.

The existing agreements — which have been extended temporarily pending the outcome of these negotiations — provide for compensation to CN and CP in accordance with the railway costing regulations established by the Canadian Transport Commission. Under the current system, VIA's ability to directly control CN and CP charges is severely inhibited, since these charges are

based on CN's and CP's own cost performance for the year in question, are subject to revisions through changes in costing methods, and are only finalized some 15 months later through a CTC audit.

This problem has been lessened to some extent by VIA's taking over more and more passenger-related activities from CN and CP. Charges covered by the operating agreements currently represent approximately 25 per cent of VIA's total expenses, compared to 62 per cent in 1980. Nevertheless, VIA trains will continue to run over CN and CP tracks, and the negotiation of direct contractual arrangements with fixed unit prices for identified workloads remains imperative.

In the meantime, VIA has been steadily assuming the direct management of many activities formerly contracted to CN or CP. In 1987, for instance, VIA took over responsibility for fueling its trains from CN. (The same responsibility will be assumed from CP in early 1988.) This has permitted VIA to review its overall fuelling requirements and determine where fuelling can be done most efficiently in terms of cost and quantity purchased. Moreover, overhead costs allowed CN and CP under the CTC costing order will now be eliminated. VIA's fuel costs amounted to $33 million in 1987. By handling its own fueling requirements, VIA expects to save approximately $1 million annually.

With the transfer of operating crews, VIA set up its own centralized crew management centre in Montreal to direct the activities of these employees. By carrying out this function that was formerly handled by CN, VIA now has direct control over these crews and can provide a more cohesive management based on the needs of a passenger operation.

With a full network of maintenance centres close to completion, VIA is also preparing to take over the management of its spare parts inventory from CN. A $3-million computerized information system has been developed to enable VIA to manage the total inventory — whose estimated worth is $23 million. By assuming direct responsibility for this function, VIA anticipates savings of $2.3 million annually, starting in 1989.

Another important system developed in 1987 for implementation in 1988 will integrate information from different functions to provide better and more sophisticated fleet management. This system will record the whereabouts of every piece of equipment and will combine information about equipment availability with sales data from the reservation system so that train consists will closely match actual customer requirements. Moreover, customer service functions will be able to get timely confirmation of any change in train consists so that they can adapt their activities accordingly.

Last summer, VIA experimented with the consist size of transcontinental trains in an effort to reduce operating and maintenance costs. Even allowing for some reduction in revenue, by decreasing the number of cars on each train, the corporation was able to save $12 million.

VIA also explored ways of supplementing revenue from ticket sales by such means as leasing out extra station space not directly required for passenger rail operations. Restaurants, newstands and foreign exchange booths are examples of some of the travel-related businesses that VIA is seeking to attract.

In 1987, VIA continued to develop and implement its comprehensive health, safety and loss control program. This will accentuate the already high priority placed on passenger and employee safety, while reducing the substantial costs associated with accidents and workplace injuries.

An internal organization to oversee this program has now been fully staffed. Over the past year, it concentrated on refining and improving VIA's emergency handling procedures as well as establishing a common data base for reporting all accidents, personal injuries, damage to rolling stock and other assets. Through this new system, VIA will not only be able to determine the extent of losses incurred due to accidents, but will also be able to monitor why accidents occur and how they can be prevented.

Planned safety inspections and a network of joint management-union health and safety committees are other means by which VIA will concentrate on improving safety within the organization in future.

Photo: John Wyne

VIA's "Canadian" – a Tradition of Excellence

Crossing Canada on VIA's "Canadian" is a four-day travel experience unique in North America. Westbound, the second longest train trip in the world begins its journey from two separate points — Toronto's cathedral-like Union Station and Montreal's modern Central Station. Trains merge at Sudbury for the journey to Vancouver.

Some passengers are in a festive mood as they wait to board the train — they are on their way west for a holiday or to visit friends and family. Others are apprehensive yet excited — they have come halfway around the world to see the grandeur of Lake Superior and the Rockies. The gate opens and children clutching teddybears, photographers bent on capturing the ever-changing Canadian spectacle, students heading to work at western resorts and senior citizens on cross-country tours, approach their silvery hotel on wheels.

Some head for the coaches, some for the sleeping cars. Baggage is stowed, coats come off. There are sighs of relaxation all around. And then, an almost imperceptible shudder heralds the train's departure on its close to 5,000-kilometre voyage west.

Some Toronto passengers head for the dome in the Park car or for an aperitif in the Mural lounge before lunch. Others seek out the dining car, where you can view the winding Don Valley, while lingering over a lunch served fresh from the kitchen by an attentive and smartly-attired staff. Conversation flourishes as strangers become friends.

Passengers from Montreal watch others boarding at Ottawa, the nation's capital, then spend the afternoon relaxing as the train crosses the tumbling waterfalls at Almonte and heads westward along the beautiful Ottawa River Valley towards North Bay. After winding along the shores of Lake Nipissing, the two sections of the "Canadian" become one at Sudbury, nickel capital of the world.

Strangers become friends

Now the Mural lounge becomes a truly international forum and party place. Passengers from the U.S., West Germany, Britain and Australia exchange tales as the "Canadian" rumbles onwards. Late into the night, quiet conversations continue in the observation domes as nighthawks watch the locomotive headlights sweep across isolated fishing camps and trappers' cabins in Northern Ontario.

The following morning at dawn, the dome cars are filled with earlybirds ready to see and photograph the stirring spectacle of Lake Superior at Heron Bay, Ontario. The "Canadian" follows the lake's rocky shores for hours. Then, at Thunder Bay, there's time for a stroll in the midday sun near the towering grain elevators.

By the time the train reaches Winnipeg, every passenger has shared a drink and a meal or at least a conversation with fellow travellers. By Vancouver, they are exchanging telephone numbers and addresses and adding new names to their Christmas card lists.

A century-old legacy

For many passengers, riding the "Canadian" is literally the trip of a lifetime. It continues a long and proud Canadian tradition, the legacy of railway baron Sir William Cornelius Van Horne, architect of Canada's transcontinental railway and a pioneer of Canadian tourism. In the 1880's, he made the famous statement, "Since we cannot export the scenery, we shall have to import the tourists." His efforts attracted tourists to Canada, and particularly to the Rockies, and laid the foundation for the appeal of the "Canadian". It continues to

Photo: Paul Chesley

The "Canadian" pulls into scenic Lake Louise, one of Canada's most popular tourist resorts.

Photo: Paul Chesley

In the observation lounge of the Park car, passengers can socialize or enjoy the spectacular scenery.

cater to an international clientele who spend generously during their visits.

In 1987 alone, the "Canadian" handled 465,000 revenue passengers and earned $37.3 million from rail fares and other revenues. Studies show that for every dollar of tourist revenue VIA receives, a further $2.70 is spent on other activities. Since 46 per cent of passengers on VIA's flagship train are from countries other than Canada, this train's annual contribution to tourism exceeds $46 million. Business on the "Canadian" is seasonal; 37 per cent of passenger revenue is earned in the peak period between June 15 and September 15. On a typical summer day in 1987, for example, 736 passengers, Canadian and foreign tourists alike, enjoyed the marvelous scenery of the Rockies between Calgary and Field.

The two most popular places for socializing on the "Canadian" are the dining car and the Park car. Without these, it might be just another train, for it is these two havens that bring passengers together and give this rolling hotel its mystique. Most sleeping-car passengers enjoy at least two meals a day in the diner, a cozy cocoon from which to view the glorious pageant of Canada through large picture windows.

The train originally belonged to Canadian Pacific and its dining cars are named after well known hotel restaurants and lounges in the chain; the "Imperial" honours the main dining room of Toronto's Royal York Hotel and the "Champlain" is named after the tea lounge of Quebec's Chateau Frontenac Hotel. The drama of the rolling vista enjoyed by passengers is echoed by each car's interior. Etched glass partitions and mirrors, murals and carved wall panels richly depict a variety of Canadian birds and flowers as well as classic Canadian Pacific hotels. The diners are in operation throughout the May to October peak season and at other times of the year when demand warrants.

The bullet-nosed Park cars, always at the rear of the "Canadian", are a delight in themselves, and are named after national and provincial parks such as Nova Scotia's Evangeline Memorial Park and Strathcona Provincial Park on Vancouver Island. They contain several bedrooms including the spacious, much-in-demand, drawing room "A". Upstairs is a 24-seat observation dome which offers a 360° view of the passing scenery. At the rear is a semi-circular lounge for chatting or relaxing that affords a 180° view of where you have just been. Underneath the dome is the more intimate Mural lounge, with seating for twelve.

To make the trip on the "Canadian" more enjoyable, VIA publishes the *Scenic Rail Guide to Western Canada*. This gives a mile-by-mile account of interesting sights to be seen from the train including the location of all towns, their population and origin. To date, 200,000 copies have been published.

A tradition lives on

VIA is now working to enhance the train's interiors and improve its standards of customer services. Electric power from reliable new high-horsepower locomotives will replace steam heat, resulting in faster schedules and more controlled heating in the winter and air-conditioning in the summer. Interior embellishments include new colour-coordinated wall coverings, carpeting and upholstery. In addition, a shower will be installed in each sleeping car. Improved take-out facilities for coach passengers will be introduced and food service galleys will be upgraded. Every care will be taken to respect and retain the original features of the cars.

As a result of all these improvements, the "Canadian's" tradition of excellence will be renewed for yet another generation of travellers.

VIA Rail Canada Inc.

Financial Review

This review presents data and comments on VIA's financial position and results of operations for the year 1987, with comparative data for the years 1983 to 1986. It should be read in conjunction with the financial statements which follow. Key indicators (below) summarize the financial and operating performance of VIA for the period under review.

Five-year comparative review

Key financial indicators	*(in thousands of dollars)*				
Revenue	**1987**	**1986***	**1985***	**1984***	**1983***
Passenger	**195,248**	204,055	201,393	177,041	173,325
Contract	**452,300**	461,880	523,602	397,796	451,200
Asset replacement funding	**64,767**	—	—	—	—
Other	**2,354**	4,640	4,307	24,046	21,188
	714,669	670,575	729,302	598,883	645,713
Expenses					
Operations and maintenance	**403,167**	379,456	443,592	356,847	418,314
Customer and support services	**184,548**	191,062	188,770	153,061	137,063
General and administrative	**54,698**	59,177	48,229	52,253	60,449
Depreciation and amortization	**53,713**	58,935	44,112	32,859	26,302
	696,126	688,630	724,703	595,020	642,128
Income (loss) before income taxes	**18,543**	(18,055)	4,599	3,863	3,585
Income taxes (recovery)	**12,522**	(5,323)	3,676	4,781	—
Net income (loss)	**6,021**	(12,732)	923	(918)	3,585
Net capital expenditures	**81,322**	92,577	153,928	153,649	135,132
Properties – at cost	**987,037**	922,722	834,507	689,518	537,229
Government funding	**536,438**	506,080	631,360	473,496	597,640
Key operating statistics					
Total passengers carried (000s)	**5,865**	6,286	7,034	6,770	6,541
Total passenger miles (000s)	**1,300,296**	1,405,033	1,542,869	1,478,450	1,498,429
Passenger revenue per passenger mile (¢)**	**14.5**	14.1	12.7	11.7	11.3
Average length of trip (miles)	**222**	224	219	218	229
Train miles operated (000s)	**12,172**	13,042	12,954	12,212	12,190
Car miles operated (000s)	**67,223**	74,128	76,292	72,050	71,761
Average passenger load factor (%)	**51.6**	50.3	51.2	51.7	52.6
Average number of passenger miles per train mile	**107**	108	119	121	123
Average number of employees	**5,726**	5,370	4,178	3,653	3,474

Note: *(*) Restated*
(**) Excludes tour revenues
Key operating statistics exclude infant passengers

VIA Rail Canada Inc.

Financial Review

VIA receives funds from the Government of Canada in the form of contract revenues and financing for its capital expenditures.

Total government funding to VIA in 1987 was $536 million — $452 million for operating expenditures and $84 million for capital expenditures. This was $48 million below the total funding level approved for 1987, and $30 million, or 6 per cent, above the government funding to VIA in 1986.

Contract revenues pertain to services, activities and other undertakings provided by the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada and are recorded in the Statement of Income.

The portion of funding for capital expenditures which relates to the replacement of capital properties is included in the Statement of Income and the balance of these funds is recorded on the Balance Sheet as contributed surplus. Prior to 1987, funding for replacement of capital properties was provided as a form of contract revenue and accounted for under this caption in the Statement of Income. Apart from this distinction as to form, the basis of accounting for government funding in 1987 does not give rise to any differences in the results or financial position of the Corporation as compared to prior years.

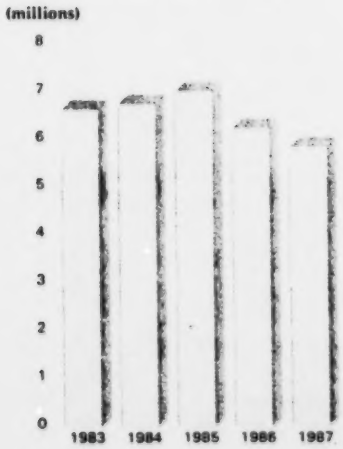
VIA Rail operations

VIA recorded net income of $6.0 million for the year ended December 31, 1987. A major factor was the government funding provided for payment of the 1985 CN interim Settlement Invoice and the estimated 1986 interim Settlement Invoice (both subject to review and finalization by the National Transportation Agency). The increased costs charged by CN for shop overhead, road property ownership and various other cost activities as well as methodological changes in the development of those costs were accounted for by VIA in 1986 but were not funded by the government until 1987.

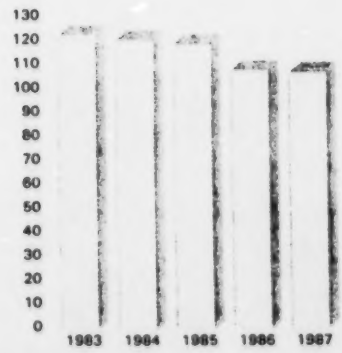
A major unexpected event in 1987 was the August rail strike at CN and CP, which forced VIA to cease operations for eight days. The strike had no net impact on VIA's financial results for the year, as the loss in passenger revenue (estimated at $6.3 million), was offset by equal savings in operating expenditures. Because the strike was relatively short, VIA did not suffer any long-term reduction in passenger volume.

Excluding the impact of the strike, passenger revenue declined $2.5 million from the 1986 level. The loss of passenger traffic (421,000 passengers, or 214,000 excluding the effect of the strike) reflected, in addition to a highly competitive market and reduced peak season capacity on long-haul trains in 1987, the absence of a major international event such as Expo 86 which contributed to increased passenger volume in 1986.

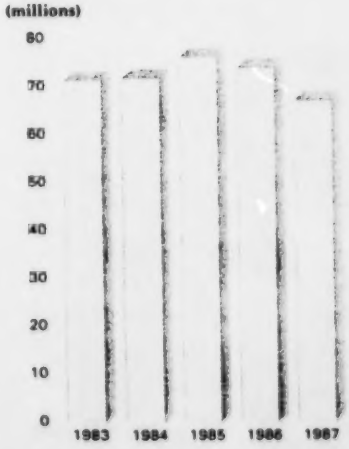
Passengers carried



Average number of passenger miles per train mile



Car miles operated



Financial Review

However, a number of major promotional initiatives helped to reverse the decline in traffic such that, in the latter part of the year, passenger volume rose above that of the corresponding period in 1986. Among these initiatives were the redesigned first class (VIA 1) service, the on-time performance campaign (travel credits for late arrivals) and autumn discounts on the long-haul trains.

With a fare increase averaging 2 per cent in December 1986, and a 4 per cent increase in December 1987, average yield (passenger revenue per passenger mile) for the year was up 3 per cent.

A reduction of 870,000 train miles, or 7 per cent, was achieved by increased use of joint trains (combining trains serving two destinations over the common portion of the route) and by service and frequency adjustments, mainly in Southwestern Ontario. These adjustments along with the introduction of shorter long-haul trains, brought a 9 per cent reduction in car miles operated. In addition to lower expenses, this resulted in an increase in the passenger load factor (average occupancy rate) to 51.6 per cent, from 50.3 per cent in 1986.

Total expenses increased by only $7.5 million, or 1 per cent, compared to 1986. The impact of inflation and planned increases in equipment maintenance and station facilities spending was offset by the reduction in operating expenses described above, lower fuel prices and reduced administrative costs.

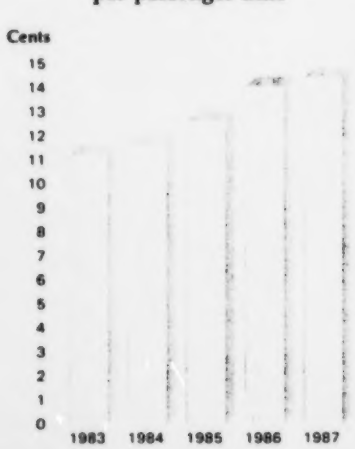
During 1987, the average number of employees increased 7 per cent, mainly due to the transfer of train operating crews from CN. These conductors, brakemen and engineers represent the last large group of passenger-dedicated employees to be transferred to VIA (except their counterparts at CP, who will transfer to VIA in 1988).

Capital investments

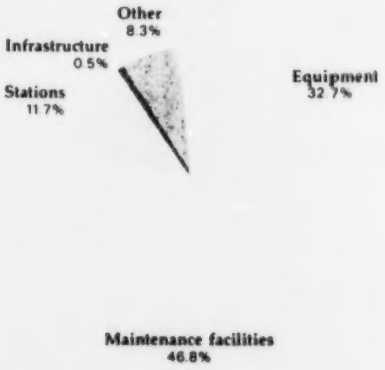
Within the five-year $361 million capital envelope approved by the Cabinet in May 1987, VIA's capital expenditure for the year was $84 million. Of this, $28 million was invested in equipment, mainly for the purchase of the additional ten high horsepower F40 diesel locomotives ordered in 1986. Initial work on the conversion of VIA's long-haul cars to head-end power accounted for $4 million of equipment expenditure. The head-end power program will improve equipment reliability and customer service by reducing en route failures and maintenance and operating costs.

The construction of new maintenance facilities continued, accounting for $39 million of VIA's capital expenditures. While most of this amount was spent for the completion of the Montreal facility, work was also begun on new facilities in Vancouver, Winnipeg and Halifax. Upgrading of VIA's network of stations cost $10 million, and $4 million was spent on information systems.

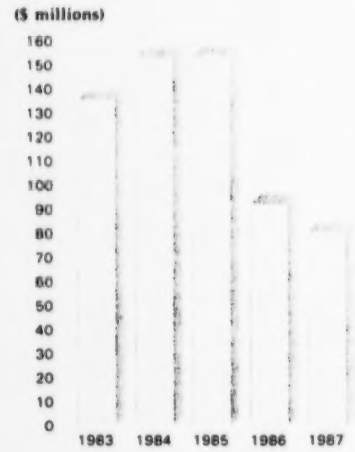
Passenger revenue per passenger mile



Nature of 1987 capital expenditures



Net capital expenditures



VIA Rail Canada Inc.

Financial Statements

Balance sheet

As at December 31

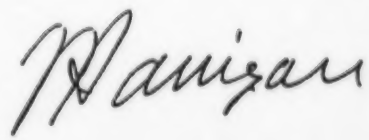
(in thousands)

Current assets	Notes	1987	1986
Accounts receivable		$ 9,408	$ 8,435
Advance on contracts	2	4,538	5,024
Receivable from the Government of Canada		180,422	213,467
Materials and supplies		23,939	17,918
		218,307	244,844
Long-term assets			
Investment	3	2,001	2,001
Properties	4	733,613	717,058
		735,614	719,059
		$953,921	$963,903
Current liabilities			
Bank advances		$ 54	$ 3,786
Accounts payable and accrued liabilities		162,601	201,573
Provincial income taxes payable		2,066	1,088
Deferred revenue		4,300	6,314
		169,021	212,761
Long-term liabilities			
Deferred investment tax credits		16,248	7,882
		16,248	7,882
Shareholder's equity			
Share capital	5	9,300	9,300
Contributed surplus		764,158	744,787
Deficit		(4,806)	(10,827)
		768,652	743,260
		$953,921	$963,903

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,

Director and Chairman of the Audit Committee



Director and Chairman of the Board

Financial Statements

Statement of income and deficit

Year ended December 31

(in thousands)

Revenue	**Notes**	**1987**	**1986**
Passenger		$195,248	$204,055
Contract	1a	452,300	461,880
Asset replacement funding	1a	64,767	—
Other		2,354	4,640
		714,669	670,575
Expenses			
Operations and maintenance		403,167	379,456
Customer and support services		184,548	191,062
General and administrative		54,698	59,177
Depreciation and amortization		53,713	58,935
		696,126	688,630
Income (loss) before income taxes		18,543	(18,055)
Income taxes (recovery)	6	12,522	(5,323)
Net income (loss)		6,021	(12,732)
Retained earnings (deficit)			
Balance at beginning of year		(10,827)	1,905
Balance at end of year		$ (4,806)	$(10,827)

See accompanying notes to financial statements

Statement of changes in financial position

Year ended December 31

(in thousands)

Cash provided by (used in) operating activities	**1987**	**1986**
Net income (loss)	$ 6,021	$(12,732)
Non-cash charges to income:		
Depreciation and amortization	57,502	59,223
Losses on write-off and retirement	7,265	2,777
Amortization of investment tax credits	(3,789)	(288)
	66,999	48,980
Changes in working capital items:		
Accounts receivable	(973)	2,294
Receivable from the Government of Canada	43,455	(59,637)
Materials and supplies	(6,021)	(7,832)
Accounts payable and accrued liabilities	(3,840)	19,806
Provincial income taxes payable	978	(639)
Deferred revenue	(2,014)	947
	31,585	(45,061)
Cash flow from operations	98,584	3,919
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	19,371	44,200
Receivable from the Government of Canada	(10,410)	19,341
Deferred investment tax credits	12,155	(4,684)
	21,116	58,857
Cash provided by (used in) investment activities		
Investment	—	(2,001)
Properties	(81,322)	(92,577)
Changes in working capital items:		
Advance on contracts	486	(207)
Accounts payable and accrued liabilities	(35,132)	24,327
	(115,968)	(70,458)
Increase (decrease) in cash during the year	3,732	(7,682)
Cash (bank advances)		
Balance at beginning of year	(3,786)	3,896
Balance at end of year	$ (54)	$ (3,786)

See accompanying notes to financial statements.

VIA Rail Canada Inc.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1987

1. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are summarized as follows:

a) Government funding:

The Corporation receives funds from the Government of Canada in the form of contract revenues and as financing for its capital expenditures.

Contract revenues pertain to services, activities and other undertakings provided by the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada.

The funding for capital expenditures is provided under the Financial Administration Act in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board.

These funds are accounted for as follows:

i) Contract revenues are recorded in the Statement of Income on a realized and estimated basis with any changes in estimates being accounted for in the year of change.

ii) The portion of funding for capital expenditures which relates to the replacement of capital properties is included in the Statement of Income and the balance of these funds is recorded as contributed surplus.

Prior to 1987, funding for replacement of capital properties was provided as a form of contract revenue and accounted for under this caption in the Statement of Income. Apart from this distinction as to form, the basis of accounting for government funding applied in 1987 does not give rise to any differences in the result or financial position of the Corporation as compared to prior years.

b) Charges under railway operating agreements:

The Corporation has operating agreements with Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited for the use of tracks, facilities, train personnel, rolling stock servicing and refurbishing.

Charges under the operating agreements are recorded on an incurred and estimated basis. The charges are subject to adjustment by the Canadian Transport Commission following a review of the actual costs incurred each year by the parties concerned. Adjustments arising from this review are included in the Statement of Income in the year in which the resolution occurs.

Costs incurred under the railway operating agreements amounted to $189,384,000 (1986: $235,986,000).

c) Materials and supplies:

The inventory is valued at weighted average cost for on-board stock, latest invoice price for fuel and new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second-hand, obsolete and scrap materials.

d) Properties:

Properties, including those acquired under capital leases, are recorded at cost. The costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock for the first time are capitalized. These costs are incurred to improve and extend the useful life of the assets concerned. The costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock, for a second time, except for major renewals, are charged to operations.

e) Depreciation and amortization:

Depreciation and amortization is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties over their estimated useful lives. The estimated useful lives for significant classes of assets are as follows:

Rolling stock	8 to 30 years
Stations and facilities	20 years
Maintenance buildings	25 years
Machinery and equipment	5 to 15 years
Office furniture and equipment	3 to 20 years
Leasehold and infrastructure improvements	10 to 38 years
Other capital properties	3 to 10 years

No depreciation or amortization is provided for projects in progress.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1987

f) **Leases:**

Assets recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over the terms of the leases.

All other leases are accounted for as operating leases and the rental costs are accounted for as incurred.

g) **Deferred investment tax credits:**

In accordance with the cost reduction approach, investment tax credits are deferred and amortized to income over the estimated useful lives of the related assets.

h) **Pensions:**

The cost of providing pension benefits is determined by actuarial valuations, which allocate to each year of service the applicable portion of total estimated benefits, based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement.

Pension expense includes both the cost of benefits attributable to services rendered during the current year and the amortization of unfunded liabilities pertaining to accumulated past service benefits. This amortization is calculated over expected average remaining service lives of the Corporation's active employee groups.

The foregoing policy complies with new recommendations of the Canadian Institute of Chartered Accountants, applicable prospectively from January 1, 1987. In 1986 and prior years, the cost of providing pension benefits was considered to be equivalent to their funding determined with regard for rates recommended by the Actuary and approved by the Superintendent of Insurance. The change in basis of accounting has not had any material effect on the result of the year or the financial position of the Corporation as at December 31, 1987.

2. Advance on contracts

Advance on contracts represent payments made for the purchase of maintenance materials.

3. Investment

The Corporation owns common shares in Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) representing a 4% interest therein. The investment is accounted for on the cost basis.

4. Properties

(in thousands)

	1987	1986
Land	$ 2,805	$ 2,806
Rolling stock	542,332	517,851
Stations and facilities	12,583	12,526
Maintenance buildings	164,512	90,029
Machinery and equipment	12,185	6,818
Office furniture and equipment	23,092	21,417
Leasehold and infrastructure improvements	138,263	123,420
Other capital properties	50,223	46,136
	945,995	821,003
Accumulated depreciation and amortization	(253,424)	(205,664)
	692,571	615,339
Projects in progress	41,042	101,719
	$733,613	$717,058

At December 31, 1987 the gross value of assets under capital leases included above was $7,239,000 (1986: $7,235,000) and related accumulated amortization thereon amounted to $1,194,000 (1986: $271,000).

5. Share capital

(in thousands)

	1987	1986
Authorized		
An unlimited number of common shares of no par value		
Issued and fully paid		
93,000 common shares	$9,300	$9,300

6. Income taxes

The effective tax rate in the Statement of Income varies from the combined Federal and Provincial tax rate mainly as a result of differences between capital cost allowances and depreciation and amortization expense. No benefits have been recognized in respect of these differences because of uncertainty as to their realization in future accounting periods.

7. Lease obligations and commitments

a) The future minimum rental payments relating to operating leases are as follows:

	(in thousands)
1988	$ 13,874
1989	12,367
1990	12,151
1991	12,715
1992	12,881
Subsequent years	250,143
	$314,131

A significant portion of the leases are for real estate or rental of computer equipment and services.

b) No obligations under capital leases exist as lease payments applicable to the initial terms have been paid in lump sums at the inception of the leases.

c) As at December 31, 1987 the Corporation has outstanding commitments mainly relating to the acquisition and upgrading of property and equipment amounting to approximately $77,253,000.

8. Pension plans

a) The Corporation has retirement benefit plans covering all of its permanent employees, including those transferred from Canadian National Railway Company during the year (note 9). Under the plans, employees are entitled to benefits at retirement age, based on compensation and length of service.

Actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1986, to enable application of the basis of accounting described in note 1(h). Based on these valuations and actuarial projections made for 1987, the accumulated plan benefits as at December 31, 1987, excluding any such benefits pertaining to the foregoing employees transferred to the Corporation during the current year, were $339,000,000. The net assets available to provide for these benefits at market related values as at that date amounted to $336,000,000.

b) It was agreed that the employees transferred from Canadian National Railway Company during the year would be fully protected to the extent of their benefits accrued under the pension plan of their former employer. Negotiations are pending concerning the amount of funds to be transferred to cover accumulated benefits up to the dates of transfer.

9. Related party transactions

VIA Rail Canada Inc. is a Crown Corporation with all of its issued shares owned by the Government of Canada.

In the normal course of business, the Corporation contracts with other Crown Corporations for services which in 1987 amounted to $155,492,000 (1986: $198,927,000). Accounts payable and accrued liabilities as at December 31, 1987 included $15,572,000 (1986: $46,102,000) pertaining to these services.

During the past three years, a substantial portion of rolling stock operation and maintenance, train crewing and station activities, previously conducted under the operating agreement with Canadian National Railway Company referred to in note 1(b), have been progressively transferred under the Corporation's direct control. Pursuant to these arrangements certain inventories and properties were acquired during the year for a total consideration of $376,000 (1986: $4,961,000). The Corporation also acquired the services of approximately 1,000 (1986: 282) former employees of Canadian National Railway Company and entered into certain operating leases for the rental of real estate on which maintenance buildings and facilities are located.

VIA Rail Canada Inc.

Financial Statements

Responsibility for preparation and integrity of financial statements

The management of VIA is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Management considers that the statements present fairly the financial position of VIA and the results of its operations.

To fulfill its responsibility, VIA maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors and by Raymond, Chabot, Martin, Paré during the examination of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors meets periodically with the internal and external auditors, and with management to approve the scope of audit work and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed by the Audit Committee and approved by the Board of Directors upon their recommendation.

Auditors' report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada

We have examined the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1987 and the statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1987 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, we have examined the transactions that came to our notice in the course of the above-mentioned examination of the financial statements of VIA Rail Canada Inc. for the year ended December 31, 1987, to determine whether they were in accordance with Part XII of the Financial Administration Act, the regulations, the charter and by-laws of the Corporation and any directives given to the Corporation pursuant to the Act. Our examination of these transactions was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances. In our opinion, these transactions were, in all significant respects, in compliance with the authorities specified.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Chartered Accountants

Montréal, Canada
January 28, 1988

VIA Rail Canada Inc.

Corporate Directory

at December 31, 1987

Board of Directors

Frank Barber, Businessman
Halifax, Nova Scotia

Gary T. Brazzell, Q.C., Lawyer
Winnipeg, Manitoba

Robert Brunet, Q.C., Lawyer
Montreal, Quebec

Denis de Belleval, President and
Chief Executive Officer
VIA Rail Canada
Montreal, Quebec

James C. Doak, Q.C., Lawyer
Kelowna, B.C.

Jean-L. Guilbeault, Q.C., Lawyer
Montreal, Quebec

Lawrence Hanigan, Chairman
of the Board
VIA Rail Canada Inc.
Montreal, Quebec

Dr. Hugh Horner, Vice-Chairman
VIA Rail Canada Inc.
Consultant
Edmonton, Alberta

A.J. (Sandy) LeBlanc,
Management Consultant
Ottawa, Ontario

Marc LeFrançois, M.Sc.,
Industrialist
Ange-Gardien, Quebec

John D. McElwain, Q.C., Lawyer
Toronto, Ontario

Paul J. Norris, Geologist
Edmonton, Alberta

Ian W. Outerbridge, Q.C., Lawyer
Toronto, Ontario

Laura Sabia, Journalist
Toronto, Ontario

Hugh K. Smith, Q.C., Lawyer
Halifax, Nova Scotia

Helen M. Swan, Homemaker
Saskatoon, Saskatchewan

Officers

Denis de Belleval, President and
Chief Executive Officer

Lawrence Hanigan, Chairman
of the Board

Roy Arnold, Vice-President
Customer Services

Nicole Beaudoin-Sauvé,
Vice-President
Finance and Administration

Réjean Béchamp, Vice-President
Equipment and Facilities Projects

Jean-Roch Boivin, Q.C.,
Vice-President
Human Resources

R.J. Guiney, Vice-President and
Chief of Transportation

Murray Jackson, Vice-President
Marketing and Sales

Janet Lewis, Treasurer

Carole Mackaay, Corporate
Secretary

James Roche, Vice-President
Corporate Planning

Committees of the Board

Executive Committee

Lawrence Hanigan, Chairman
Denis de Belleval
Dr. Hugh Horner
John D. McElwain
Hugh K. Smith

Planning and Budget Committee

Hugh K. Smith, Chairman
Gary T. Brazzell
Jean-L. Guilbeault
Dr Hugh Horner
Ian W. Outerbridge
Laura Sabia

*Human Resources and
Compensation Committee*

John D. McElwain, Chairman
Frank Barber
James C. Doak
Sandy LeBlanc
Ian W. Outerbridge
Helen M. Swan

Audit Committee

Gary T. Brazzell, Chairman
Robert Brunet
Jean-L. Guilbeault
Paul J. Norris
Laura Sabia
Helen M. Swan

Investment Committee

Dr. Hugh Horner, Chairman
Frank Barber
Robert Brunet
James C. Doak
Marc LeFrançois
John D. McElwain

Marketing Committee

Sandy LeBlanc, Chairman
Marc LeFrançois
John McElwain
Paul J. Norris
Hugh K. Smith

VIA office locations

Headquarters:
2 Place Ville-Marie
Montreal, Quebec
H3B 2G6

Phone: (514) 871-6000

Postal address:
Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

VIA Atlantic:
777 Main Street
Moncton, New Brunswick
E1C 1E9

Phone: (506) 853-6300

VIA Quebec:
Place Bonaventure
P.O. Box 1358
44 Elgin Street
Montreal, Quebec
H5A 1H2

Phone: (514) 871-7800

VIA Ontario:
20 King Street West
Toronto, Ontario
M5H 1C4

Phone: (416) 868-7211

VIA West:
Wawanesa Building
191 Broadway Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3C 3T8

Phone: (204) 944-9440

VIA Rail Canada Inc.

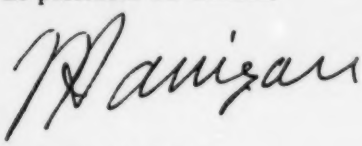
Rapport annuel 1987

L'Honorable John C. Crosbie, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1987.

Le président du Conseil,



Lawrence Hanigan

Mandat

Établie en 1977, VIA Rail Canada Inc. est la société de la Couronne responsable des services ferroviaires voyageurs transcontinentaux et intervilles au Canada. Réparti dans huit provinces canadiennes, le réseau de VIA Rail s'étend sur 18 500 km (11 600 mi). En 1987, la Société a exploité quotidiennement 106 trains, et transporté en moyenne 16 068 voyageurs par jour.

Couverture : Le « Canadien » longe la rive nord du lac Supérieur.
Photo: Paul Chesley

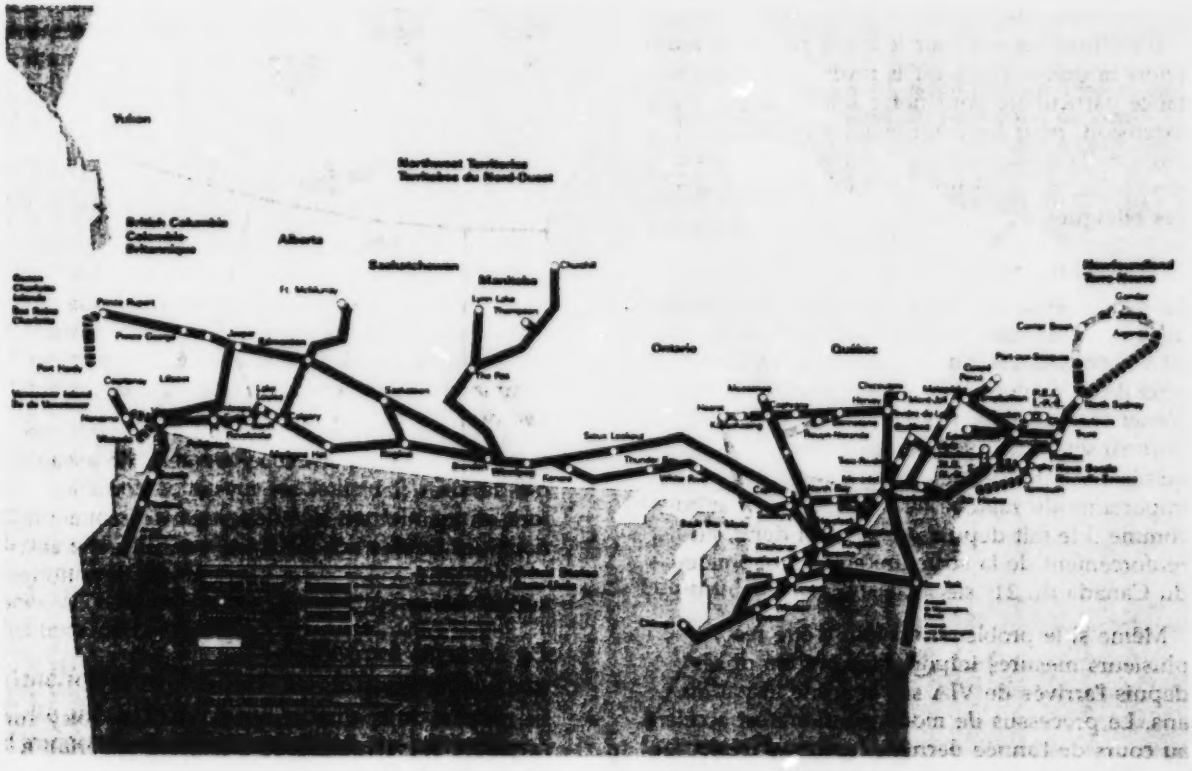
Table des matières

Message du président du Conseil	2	Revue financière	18
Message du président-directeur général	4	États financiers	21
Bilan de l'année 1987	6	Notes aux états financiers	24
Le « Canadien » — la tradition de l'excellence	16	Rapport des vérificateurs	27
		Annuaire de la Société	28

L'année VIA en bref

(en milliers, sauf pour les données sur le personnel

	1987	1986
Résultats financiers		
Recettes voyageurs	**195 248 $**	204 055 $
Produit total	**714 669 $**	670 575 $
Bénéfice net (perte nette)	**6 021 $**	(12 732) $
Dépenses en immobilisations	**81 322 $**	92 577 $
Volume		
Total des voyageurs transportés	**5 865**	6 286
Total des voyageurs-milles	**1 300 296**	1 405 033
Voitures-milles exploitées	**67 223**	74 128
Nombre moyen d'employés	**5 726**	5 370



Message du président du Conseil

Photo : G. Allard

Lawrence Hanigan
Président du Conseil

En 1987, VIA a enregistré d'importants progrès dans un grand nombre de secteurs qui vont des services à la clientèle aux relations de travail, en passant par l'amélioration du produit offert, la rénovation des gares, la gestion et la maintenance du matériel roulant.

Il est trois secteurs sur lesquels j'aimerais toutefois m'arrêter, parce qu'ils revêtent une importance particulière pour notre actionnaire, et par extension, pour les contribuables canadiens. Il s'agit de la modernisation constante des services voyageurs, de la sécurité ferroviaire et des services bilingues.

La modernisation se poursuit

La nécessité de moderniser les trains voyageurs au Canada est au coeur des préoccupations de VIA depuis sa création. Avant cela, il y avait plus de 20 ans qu'aucun investissement de taille n'avait été fait dans ce secteur. Or, la modernisation constante du matériel est essentielle pour que le train parvienne à reconquérir une part importante du marché des voyages et contribue, comme il le fait depuis un siècle et demi, au renforcement de la structure socio-économique du Canada du 21e siècle.

Même si le problème est loin d'être résolu, plusieurs mesures importantes ont été prises depuis l'arrivée de VIA sur la scène, il y a dix ans. Le processus de modernisation s'est accéléré au cours de l'année dernière, grâce au déblocage par le gouvernement fédéral de nouveaux crédits totalisant 361 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

Avec ces fonds, nous avons pu commander 26 locomotives surpuissantes additionnelles, d'une valeur de 63 millions de dollars. Cette commande devrait entraîner la création d'emplois correspondant à 850 années-personnes.

Nous avons également entrepris de remettre à neuf 190 voitures longs parcours, soit environ la moitié de notre parc transcontinental. Non seulement ces voitures verront-elles augmenter leur niveau de fiabilité et de confort, mais elles coûteront moins cher à exploiter et à entretenir.

En outre, nous parachevons la deuxième phase des travaux à notre nouveau Centre de maintenance de Montréal, et avons commencé la construction de trois centres de moindre envergure à Halifax, Winnipeg et Vancouver. Quand tous ces centres seront en activité, nous disposerons d'un réseau complet d'installations de maintenance ultramodernes, qui nous fera réaliser des économies et des gains de productivité considérables.

Grâce aux crédits supplémentaires, nous pourrons également élargir le cadre de notre programme de rénovation, de modernisation ou de remplacement des gares. Certains crédits serviront aussi à l'évaluation de nouveaux types d'autorails légers, appelés à remplacer notre parc existant, qui tombe en désuétude. Nous sommes à la recherche d'un véhicule ayant fait ses preuves sur le plan technique, que nous mettrons en service sur les liaisons à faible densité et qui nous permettra de relever le niveau de confort et le taux de fiabilité, tout en réduisant les coûts de maintenance.

Il ne faut cependant pas oublier que l'âge moyen du parc de VIA est de 28 ans. Nous planifions donc dès maintenant son remplacement, compte tenu du long délai qui s'écoule entre la commande de matériel nouveau et la date effective de mise en service.

Si nous voulons attirer la clientèle, lui assurer des services fiables et un voyage confortable, tout en maintenant nos dépenses d'exploitation dans des limites raisonnables, nous devons absolument renouveler notre parc. À vrai dire, notre survie même en dépend.

La sécurité ferroviaire : une préoccupation quotidienne

Le rapport de la Commission d'enquête Foisy sur l'accident survenu en 1986 à Hinton (Alberta), a

donné lieu à quelque 45 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Ce rapport faisait suite à l'enquête menée par la Commission canadienne des transports sur l'accident de Trudel, près de Bernières (Québec), et qui avait aussi donné lieu à plusieurs propositions à cet égard.

Je constate avec fierté que nous avons donné suite à plusieurs des recommandations formulées. Par exemple, l'installation de dispositifs de réarmement de veille automatique et de consignateurs d'événements sera chose faite dans toutes les locomotives de tête d'ici à la fin du mois d'avril 1988. Les autorails diesel seront équipés des mêmes dispositifs d'ici à l'automne 1988.

Le dispositif de réarmement de veille automatique permet de contrôler, selon des signaux préétablis, l'interaction entre le mécanicien et les commandes d'une locomotive. Toute anomalie déclenche un avertisseur visuel et sonore, et si le mécanicien n'en tient pas compte, le dispositif actionne les freins d'urgence.

Le consignateur d'événements ressemble beaucoup à la « boîte noire » d'un avion puisqu'il enregistre, pendant toute la durée du parcours, des données précieuses pour contrôler en tout temps les conditions qui règnent à bord. Le consignateur permet ainsi de déterminer les causes d'un accident de même que les moyens de prévention.

D'ici à la fin de l'été de cette année, des fenêtres de secours seront installées dans chacune de nos voitures. Les consignes d'urgence sont également affichées dans toutes les voitures. Tous ces panneaux seront en place dans nos autorails d'ici à la fin de l'été, et dans le reste du parc, d'ici à la fin de 1989. Au mois d'octobre 1987, tous les employés itinérants affectés aux services à la clientèle avaient reçu la formation nécessaire en matière de premiers soins, d'évacuation d'urgence et d'utilisation des extincteurs d'incendie.

En 1987, VIA a participé aux travaux d'un groupe d'étude spécial mis sur pied par le ministre des Transports pour formuler des recommandations quant au projet de loi sur la sécurité ferroviaire. La Société collabore également avec les pouvoirs publics et d'autres parties intéressées, à l'élaboration d'une politique concernant les tests de toxicomanie.

Amélioration des services bilingues

Cette année, nous avons également accompli d'importants progrès au chapitre du bilinguisme. En 1987, VIA a signé avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, une convention collective qui reconnaît la nécessité de désigner « bilingues » certains postes des services à la clientèle. Cet accord prévoit la collaboration des syndicats et de la direction pour désigner ces postes.

À cet égard, je suis heureux de signaler que tous les postes qu'occupent les employés affectés aux services à la clientèle dans les trains et dans les gares à VIA Québec ont été désignés « bilingues ». À VIA Atlantique, nous avons choisi les postes selon les besoins, et nous collaborons actuellement avec des représentants syndicaux de VIA Ontario et de VIA Ouest pour parvenir à une entente de même nature.

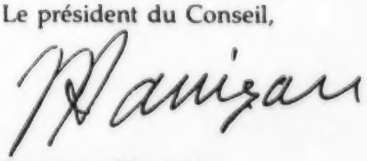
Tant que nous n'aurons pas suffisamment d'employés bilingues pour assurer des services de qualité dans les deux langues officielles à travers le réseau, nous n'embaucherons que des candidats bilingues dans le secteur des services à la clientèle.

Bien que le nombre d'employés itinérants ait baissé l'an dernier, la proportion d'employés bilingues est passée de 38 à 41 pour cent. Cette augmentation est encore plus notable chez les employés sédentaires affectés aux services à la clientèle, puisque 41 pour cent d'entre eux sont aujourd'hui bilingues, contre 23 pour cent en 1986.

D'autres progrès sont escomptés en 1988 et au-delà, grâce au transfert du personnel de conduite du CN et au transfert prochain d'employés du CP, mesures qui nous permettront pour la première fois de traiter directement de la question du bilinguisme avec ces employés.

Pour conclure, j'aimerais rendre hommage à tous nos employés qui ont su déployer des efforts éminemment louables pour que les services offerts à notre clientèle ne laissent rien à désirer. Dans une large mesure, c'est grâce à la détermination, à l'efficacité et à la bonne volonté de nos employés, que nous pouvons être fiers des progrès accomplis cette année et envisager l'avenir avec un optimisme de bon aloi.

Le président du Conseil,



Lawrence Hanigan

Message du président-directeur général

Photo : Esmond Choueke

Denis de Belleval
Président-directeur général

VIA est en pleine mutation

En 1987, la notion de modernisation a signifié bien des choses à VIA : du matériel nouveau, des gares rénovées, de nouveaux uniformes, de nouvelles techniques commerciales et de nouveaux contrats et règlements pour l'exploitation des trains voyageurs. Tout cela commande une transformation de la culture de VIA, de sa stratégie, et il me semble que le processus de mutation est bien engagé.

Pendant des années, la culture ferroviaire au Canada a été dominée par le volet « marchandises » de l'industrie. Tant que le transport des voyageurs et des marchandises a été entre les mains d'une même société, ou plutôt des deux mêmes sociétés, le Canadien National et le Canadien Pacifique, la priorité a été accordée aux marchandises, compte tenu des intérêts financiers de ces deux entreprises et de la rentabilité du transport des marchandises.

Mais après la création de VIA, à qui l'on a confié le mandat de s'occuper exclusivement des services voyageurs, la différence fondamentale entre les exigences des deux types d'exploitation est devenue évidente.

Il faut comprendre que le transport des personnes ressemble peu au transport des céréales ou des marchandises conteneurisées. Non seulement le produit est-il différent, mais la clientèle non plus n'est pas la même. Les transporteurs de marchandises exercent leurs activités sur le marché industriel et fournissent leurs services à quelques milliers de clients directs seulement. VIA, pour sa part, s'adresse au marché des consommateurs, et ils sont des millions. En réalité, les deux exploitations n'ont de commun que leur besoin d'une voie ferrée et de l'infrastructure correspondante.

Or, ce n'est que récemment, que VIA a pris en charge des aspects de son exploitation autrefois assurés contractuellement par le CN et le CP : les gares, la maintenance du matériel roulant, le personnel de conduite. Maintenant, nous contrôlons suffisamment nos opérations pour pouvoir répondre aux besoins des voyageurs.

Un millier de chefs de train, agents de train et mécaniciens de locomotive du CN sont passés l'an dernier sous le contrôle de VIA. Nous sommes donc devenus directement responsables d'un des aspects les plus importants de nos opérations. Ce processus pourrait être terminé en 1988 avec le transfert prévu des équipes du Canadien Pacifique. Grâce à ce transfert, qui s'ajoute à celui d'environ 1 800 préposés à la maintenance depuis deux ans, nous serons désormais en mesure d'intensifier nos efforts pour bâtir une organisation vouée exclusivement aux services à la clientèle, et qui possède la force et la cohésion nécessaires.

Cela est d'autant plus important que le contexte dans lequel nous évoluons continuera d'être difficile. Les effets de la déréglementation se faisant de plus en plus sentir, VIA devra faire face à la concurrence exacerbée des autres modes de transport en commun, alors que nous subissons tous déjà la concurrence acharnée de la voiture particulière.

C'est pourquoi VIA accorde la priorité absolue à l'élément humain des services qu'elle assure. Ainsi, la création à l'automne 1987 d'une direction des services à la clientèle, qui regroupe l'essentiel des employés travaillant avec le public, a marqué un tournant décisif en ce sens. Cette mesure témoigne de la primauté que VIA donne à ses services et de la reconnaissance du rôle vital que jouent ses employés à cet égard. Nous voulons aussi faire participer nos employés en contact avec la clientèle aux décisions ayant une incidence sur la prestation de nos services.

Par contraste avec la tendance à la baisse du nombre de voyageurs en 1986 et durant la première moitié de cette année, nous avons connu au cours des derniers mois de 1987 un

redressement de notre niveau d'achalandage, particulièrement sur les liaisons du Corridor. En effet, si l'on compare le nombre de voyageurs transportés en 1986 et en 1987, on constate une progression constante depuis le mois de septembre. De fait, au cours du dernier trimestre, ce nombre a augmenté de 2 à 3 pour cent par rapport à la même période l'an dernier. Et la tendance aurait été encore plus marquée n'eut été la grève des cheminots du CN et du CP au cours du mois d'août.

Par contre, la décision de réduire la capacité des trains transcontinentaux en période de pointe explique une baisse du nombre d'usagers de ces services, bien que cela ait permis à VIA d'épargner 12 millions de dollars au chapitre de ses frais d'exploitation. La nouvelle liaison « Plein jour sur les Rocheuses », qui sera inaugurée en juin prochain, devrait contribuer à rétablir l'équilibre entre les activités génératrices d'achalandage ou de recettes et les mesures de compression des dépenses. Elle augmentera considérablement le nombre de sièges offerts pour la traversée des Rocheuses, à un coût d'exploitation nettement inférieur à celui de rames transcontinentales complètes. Cette initiative de notre part témoigne des efforts d'innovation que nous faisons pour répondre, malgré tout, aux besoins de notre clientèle et aux possibilités du marché.

Il serait sans doute prématuré d'affirmer que nous avons amorcé un tournant décisif, mais nous avons de bonnes raisons d'être optimistes, étant donné les efforts soutenus que nous faisons pour assurer la qualité des services à la clientèle, et les améliorations importantes que nous avons apportées à nos produits cette année.

Depuis son lancement en septembre, le service de première classe amélioré VIA 1, offert dans le corridor Québec-Windsor, a donné lieu, au cours des trois premiers mois, à une hausse de 15 pour cent du nombre de voyageurs utilisant ce service, à l'exclusion de l'augmentation du nombre de voyageurs lors de la grève d'Air Canada à la fin de 1987.

Le programme de ponctualité, en vigueur de mai à la fin d'octobre, constitue une autre démonstration de notre détermination à faire de la ponctualité la base même d'un service de qualité. Nous avons donc pris à cet égard toute une série de mesures qui devraient en 1988 donner enfin les résultats escomptés, tant en ce qui touche nos méthodes d'exploitation et d'entretien que nos contrats d'exploitation avec le CN et le CP.

Pour nous rapprocher de nos clients, nous avons continué d'entretenir des relations suivies avec un réseau de comités de liaison établis dans les milieux socio-économiques intéressés au succès de nos divers services ; nous avons aussi annoncé la tenue d'une étude sur la liaison Montréal-Québec par un groupe qui comprend des représentants de VIA, du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec, ainsi que des principales localités qui longent cet axe au potentiel considérable. L'étude vise à déterminer comment y améliorer le service au cours des prochaines années, afin de répondre véritablement aux possibilités de ce marché et aux besoins de nos clients actuels et potentiels.

Nous savons que notre produit s'est amélioré récemment, mais nous sommes conscients que nous devons faire beaucoup mieux. Les efforts en ce sens ne manqueront pas en 1988 et durant les années qui suivront. À court terme, grâce à des employés dévoués, à du matériel rénové, à une plus grande maîtrise de nos activités de maintenance et à une collaboration plus étroite avec le CN et le CP, nous entendons fournir des services à la clientèle impeccables et des performances plus fiables. À long terme, nous souhaitons mettre en service du matériel neuf, dans le cadre de projets réalistes, à la mesure d'une entreprise à qui l'avenir appartient.

Le président-directeur général,

Denis de Belleval

Bilan de l'année 1987

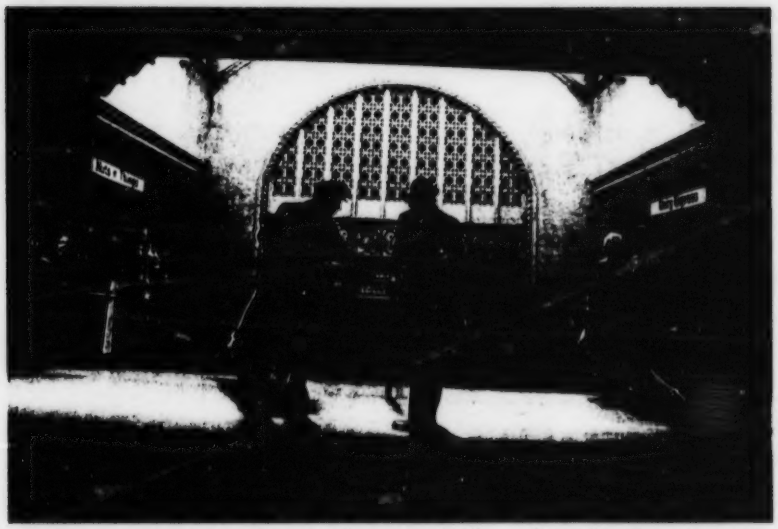


Photo : Paul Chesley

Nombre de voyageurs évaluent la qualité des services de VIA par l'accueil qu'ils reçoivent à la gare. On voit ici la gare Union de Toronto.

Nos clients avant tout !

Depuis sa création, il y a dix ans, VIA Rail n'a cessé de moderniser les services ferroviaires voyageurs au Canada, afin de mieux répondre aux besoins de sa clientèle. L'année 1987 n'a pas fait exception.

Au cours de l'année, VIA a apporté à son produit un certain nombre d'améliorations importantes, faisant clairement la preuve que le train est un choix de transport avantageux.

Autre fait saillant de 1987, la création des Services à la clientèle témoigne des efforts faits par la Société pour que tous les échelons de sa hiérarchie partagent le même mot d'ordre : « Nos clients avant tout ! ».

La nouvelle direction réunit toutes les activités reliées aux services à la clientèle — réservations, renseignements, billetterie, services dans les gares, et services de restauration et d'hébergement dans les trains — sous la responsabilité d'un vice-président qui a pour mandat de veiller à la constance dans la qualité de ces services.

Le maintien d'un haut niveau de professionnalisme à toutes les étapes d'un voyage en train, telle est, selon VIA, la clé du succès.

Engagement à la ponctualité

Appliquant le mot d'ordre « Nos clients avant tout ! », VIA Rail a gagné la faveur du public et des médias lorsqu'en mai 1987, elle lançait un programme de ponctualité selon lequel elle consentait aux voyageurs qui parvenaient à destination avec plus de 15 minutes de retard, un crédit de 50 pour cent à l'achat de leur prochain billet. D'abord offerte dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, cette promotion a ensuite été étendue à la plupart des liaisons de l'Est du Canada, jusqu'à la fin d'octobre. VIA voulait par là démontrer que le train est un moyen de transport fiable, et que le respect des horaires constitue la norme plutôt que l'exception.

Pendant la promotion, les trains visés par le programme de ponctualité ont transporté environ 1,4 million de voyageurs et ont respecté leurs horaires dans 77 pour cent des cas.

VIA estime à 70 000 le nombre de personnes qui se sont prévalues de ce programme, dont le coût a été relativement peu élevé. En effet, les crédits accordés se sont trouvés compensés par l'accroissement des recettes générées par les voyageurs qui ont repris le train, et qui ne l'auraient peut-être pas fait autrement.

Un produit amélioré à bien des égards

En septembre, VIA a nettement amélioré le rapport qualité-prix de son service de première classe VIA 1, qui propose à la clientèle du corridor Québec-Windsor des avantages supplémentaires à un prix fort intéressant.

En plus de pouvoir se prévaloir de l'enregistrement préalable et de l'embarquement prioritaire, les détenteurs d'un billet de première classe ont droit à diverses attentions qui contribuent grandement à personnaliser le service : cocktails, bière, vin et liqueurs, amuse-gueule, repas chauds au petit déjeuner, au déjeuner et au dîner, revues et journaux.

Pour améliorer le confort des voyageurs, VIA a commencé à modifier les sièges de ses 23 voitures LRC réservées au service VIA 1 ; au début de 1988, ces sièges seront tous pivotants.

Tout indique que le nouveau service VIA 1 est très concurrentiel. Au cours des trois premiers mois qui ont suivi son intro-

Photo : John Wyne

Pour les fervents du train de tout âge, quelle aventure fascinante que de voyager à bord des trains transcontinentaux de VIA.

duction, le nombre de voyageurs a augmenté de 15 pour cent par rapport à la même période en 1986.

Les Rocheuses de jour

Autre événement marquant de 1987, l'annonce d'une liaison spéciale baptisée « Plein jour sur les Rocheuses », que VIA inaugurera en juin 1988 et qui pourrait attirer annuellement dans l'Ouest canadien jusqu'à 17 000 touristes supplémentaires, et encore davantage au cours des prochaines années.

Du 5 juin au 9 octobre 1988, la liaison sera assurée une fois par semaine entre Vancouver, Banff et Jasper, avec arrêt à Kamloops pour la nuit.

« Plein jour sur les Rocheuses » a été bien accueillie par les voyageurs, les agences de voyages et les localités concernées. Si l'on se fie au nombre de réservations déjà faites, la nouvelle liaison sera très populaire.

Autres améliorations

L'automne dernier, en collaboration avec Cantel Inc., VIA a fait installer dans certains trains circulant dans le corridor Québec-Windsor cinq téléphones cellulaires à l'usage de ses clients.

Pendant une période d'essai de 90 jours se poursuivant en 1988, les voyageurs peuvent appeler n'importe où dans le monde et régler les frais de leurs communications avec une carte de crédit usuelle. Dès le début, la réaction a été favorable et VIA élabore actuellement un plan à long terme pour étendre ce service.

Autre sujet de contentement, la simplification pendant une période d'essai de 90 jours à partir de novembre, des formalités d'immigration aux douanes américaines, pour les voyageurs à bord de l'« Atlantique », entre Montréal et Halifax.

Comme ce train passe par le nord du Maine, tous les voyageurs sans exception étaient soumis à un contrôle douanier qui donnait lieu à de nombreuses plaintes, en particulier de la part de ceux qui voyageaient vers l'est entre deux points au Canada, et qui subissaient l'inconvénient et la surprise d'être réveillés vers minuit.

Après concertation entre les autorités concernées, une nouvelle politique a été établie, selon laquelle seuls les voyageurs qui descendent aux États-Unis sont dorénavant soumis au contrôle douanier. Les nouvelles formalités sont à l'essai jusqu'à la fin de février 1988, date à laquelle elles seront probablement adoptées en permanence.

La rénovation des gares se poursuit

Mis à part les trains, les 416 gares de VIA réparties partout au Canada sont les éléments les plus visibles du réseau ferroviaire dans les villes, petites et grandes, comme dans les localités que nous desservons. Nombre de voyageurs évaluent la qualité de nos services par l'accueil que nous leur réservons à la gare.

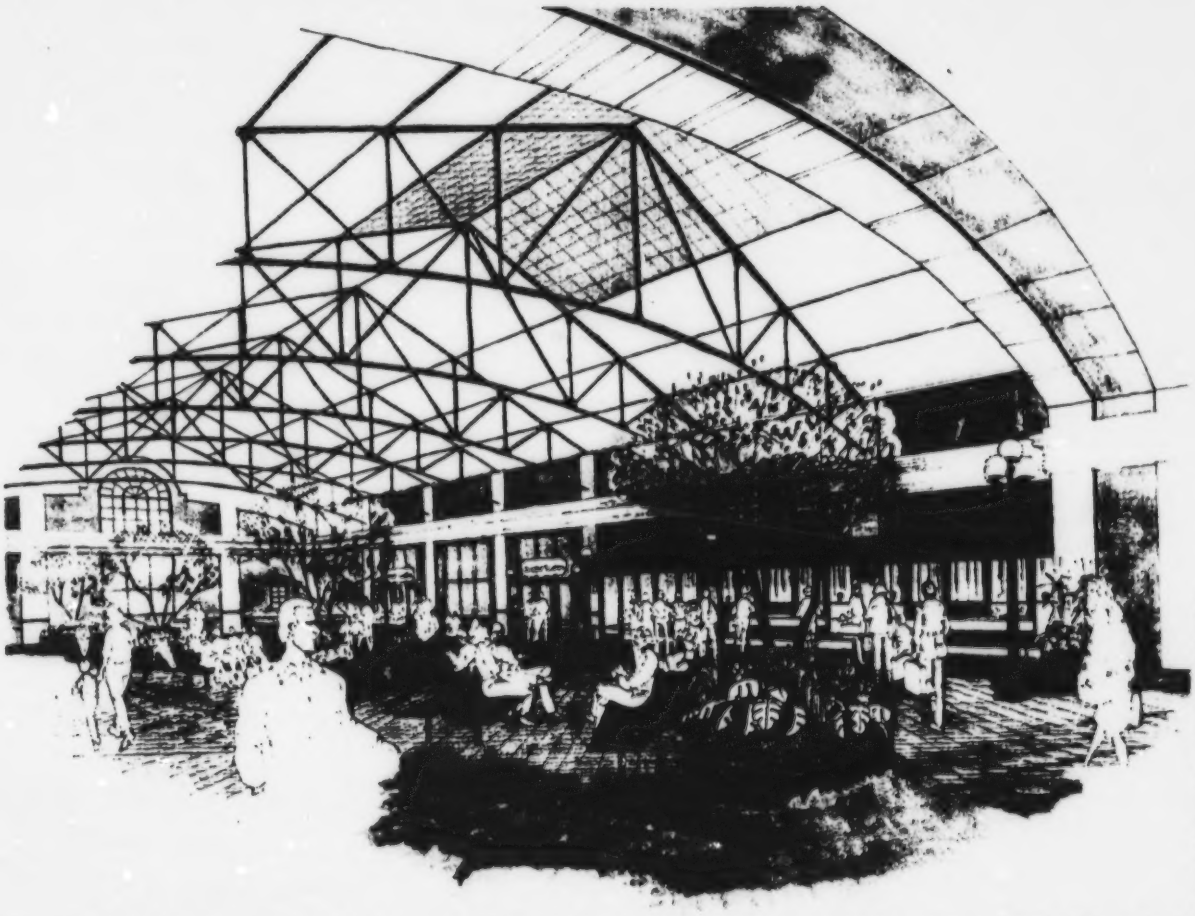
Consciente du rôle important joué par les gares dans l'amélioration des services à la clientèle, VIA a poursuivi son programme de modernisation et de remplacement de ces structures, y consacrant 11,5 millions de dollars en 1987. La Société vise, dans la mesure du possible, à préserver le caractère historique des divers bâtiments, tout en les rendant plus rentables et plus fonctionnels du point de vue du service.

Parmi les projets entrepris en 1987, citons la rénovation, au coût de 1,6 million de dollars, de la gare d'Halifax, la plus importante de la région atlantique. Construite en 1932, elle offre un parfait exemple de l'architecture ferroviaire classique de l'époque. Le projet prévoit la rénovation de l'extérieur du bâtiment et l'aménagement de ses abords ; à l'intérieur, la salle des pas perdus sera agrandie et modernisée, et on réunira les installations de manutention des bagages et la billetterie.

La gare rénovée de Trois-Rivières a été inaugurée en septembre. Convertie à l'intermodalité, cette installation moderne combine les services de trains, d'autocars et de taxis. En reconnaissance des efforts accomplis pour préserver une partie de l'histoire de Trois-Rivières, la

Photo : Larry Williams

Le nombre de voyageurs empruntant le corridor Québec-Windsor s'est accru considérablement depuis l'introduction du service de première classe amélioré.



Reproduction autorisée par Design Collaborative

Esquisse de la gare d'Halifax, montrant le résultat des rénovations qui lui conserveront son caractère historique tout en facilitant les allées et venues des voyageurs.

société locale de préservation du patrimoine a attribué à VIA un certificat de mérite.

VIA entend faire plein usage de cette gare quand sera reconstruit à Sainte-Anne-de-la-Pérade le pont ferroviaire du CP, emporté au printemps dernier par la crue des eaux. Suite à l'effondrement du pont, VIA a dû suspendre le service entre Trois-Rivières et Québec, mais elle a maintenu sa liaison Montréal-Trois-Rivières. La Commission canadienne des transports a ordonné au CP de reconstruire le pont d'ici au 30 octobre 1988.

À Burlington, en Ontario, VIA a conclu avec GO Transit une entente selon laquelle elle assume le coût des rénovations entraînées par son emménagement dans la gare de ce transporteur. Cette mesure permettra à VIA de quitter ses anciens locaux, où elle se trouve à l'étroit, et de s'installer dans une gare moderne moyennant un coût minimal.

À Kentville, en Nouvelle-Écosse, on a entrepris de remplacer la gare existante par une nouvelle installation moderne intégrant tous les services. En outre, VIA a collaboré avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse en vue d'améliorer les services dans la région de New Glasgow-Stellarton desservie à l'heure actuelle par deux gares distinctes, qui seront remplacées par une structure unique, centrale, plus attrayante et plus pratique pour la population. La nouvelle gare fera éventuellement partie d'un complexe où le gouvernement de la province entend construire un musée de l'industrie et des transports.

Aux gares de Winnipeg et de Vancouver, les travaux entrepris dans le but d'améliorer le service se poursuivent. En novembre, VIA a rouvert la billetterie de la gare de Medicine Hat, après qu'une étude eut indiqué que le potentiel des ventes dans cette localité s'était accru. Par souci de rentabilité, la billetterie avait été fermée en 1986.

Les gares de Banff et de Lake Louise, où VIA a entrepris d'importants travaux de rénovation, seront prêtes à accueillir les touristes l'été prochain.

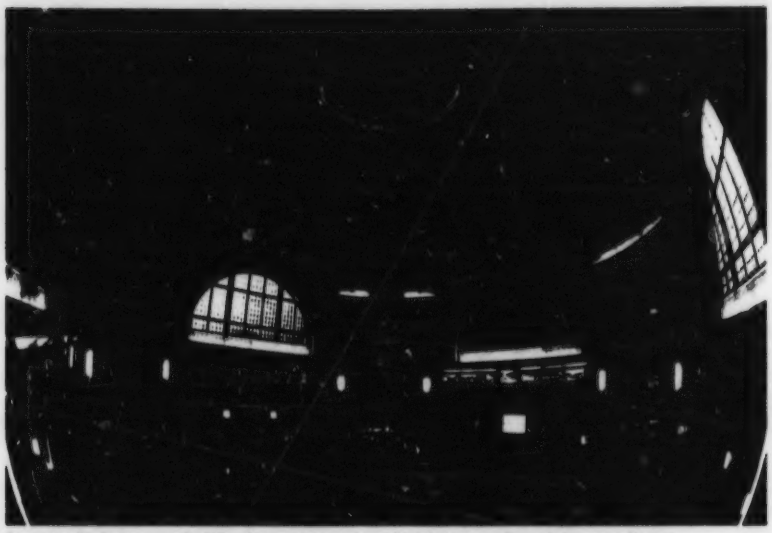


Photo : Paul Chesley

La rotonde de la gare de Winnipeg est un joyau d'architecture ferroviaire canadienne.

Enfin, au cours du dernier exercice, VIA s'est entretenue avec les représentants de plusieurs collectivités du nord de l'Ontario, du Manitoba et de l'île de Vancouver, pour rénover les bâtiments ferroviaires existants ou encore les remplacer par des installations modernes et plus rentables.

Les voyages organisés sont toujours en vogue

Encore cette année, les voyages organisés de VIA se sont bien vendus, en dépit de la grève générale du rail qui a paralysé le service à la fin de l'été dernier, en pleine période de pointe. Les ventes ont dépassé les 14 millions de dollars, ce qui représente plus de huit pour cent des recettes de la Société.

En 1987, 62 000 voyageurs ont acheté des forfaits VIA. Toujours très populaires , les Vacances Canada offraient 16 itinéraires différents, tandis que les forfaits Escapades proposaient 17 destinations au Canada. En outre, VIA a organisé plusieurs excursions saisonnières, ainsi que des forfaits spéciaux pour divers événements culturels ou sportifs.

Les nouveaux forfaits mystères ont connu un succès remarquable, VIA Ontario organisant dix départs et VIA Québec, trois. Dans certains cas, l'aller-retour se faisait le même jour, dans d'autres, les participants passaient la nuit à l'hôtel.

En 1987, VIA s'est fait connaître davantage de l'industrie touristique en se joignant à la National Tour Association, principal organisme de tourisme intérieur en Amérique du Nord, qui regroupe non moins de 450 organisateurs de voyages et 2 000 fournisseurs divers. Comme une grande partie de sa clientèle des voyages organisés provient de l'étranger, VIA a intensifé ses efforts en vue de renforcer sa présence au niveau international. Lors du World Travel Mart qui s'est tenu à Londres, VIA a présenté ses programmes de voyages organisés aux représentants de l'industrie touristique du monde entier. La Société a également participé au congrès mondial de l'American Society of Travel Agents, qui a eu lieu à Houston, au Texas.

Nouvelle politique tarifaire

En 1987, VIA a dû faire face à une concurrence accrue sur le marché des voyages longs parcours, en raison surtout de la déréglementation du transport aérien. La Société a réagi en offrant, au printemps et à l'automne, des promotions spéciales qui consistaient en des rabais de 50 pour cent sur le tarif de base et les suppléments, dans les trains transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest.

Photo : Paul Chesley

Embarquement à Banff des voyageurs prenant part à un forfait. VIA est l'un des plus importants organisateurs de voyages au Canada.

L'automne dernier, un autre rabais de 50 pour cent, offert cette fois par VIA sur les longs parcours entre le corridor Québec-Windsor et la péninsule gaspésienne, a été grandement critiqué par la société Voyageur Inc., principal transporteur par autocar au Québec.

Voyageur a fait appel à la Commission canadienne des transports pour que soit aboli le tarif spécial pratiqué par VIA, comme elle l'avait fait précédemment au sujet du tarif de base que VIA appliquait dans la même région. Selon Voyageur, les tarifs de VIA n'étaient pas compensatoires et ils créaient une concurrence déloyale.

La Commission canadienne des transports a entendu simultanément les deux requêtes en octobre, et les a rejetées dans un jugement rendu en décembre. Elle indiquait alors que l'établissement d'un tarif de base par VIA n'allait pas à l'encontre de sa politique nationale de tarification et qu'en outre, rien ne prouvait que les tarifs réduits appliqués par la Société nuisaient à l'industrie du transport par autocar.

Par ailleurs, afin d'augmenter sa part du marché étudiant, VIA a également établi, pour la première fois à l'échelle nationale, un tarif spécial offrant aux étudiants à plein temps un rabais de 33 pour cent sur le tarif de base, à toutes les époques de l'année (avec certaines exceptions). Ce nouveau tarif a été déterminé à la lumière d'une analyse du marché et d'un essai fructueux effectué en 1986 dans la région atlantique.

En outre, VIA révisera sa grille tarifaire pour maximiser ses profits en période de pointe et encourager les déplacements pendant les périodes hors pointe. La Société fait présentement de la recherche auprès des consommateurs, en vue d'une mise en oeuvre possible de certaines formules en 1988.

Un personnel dévoué

En 1987, VIA a pris un autre virage important, en intégrant à son effectif un millier d'employés itinérants du CN, chefs de train, agents de train et mécaniciens de locomotive. Son effectif total passait ainsi à 7 200 employés.

À l'exception des quelque 250 chefs de train, agents de train et mécaniciens de locomotive du CP qui doivent être transférés à VIA au printemps de 1988, au terme d'une entente entre le CP et divers syndicats, la très grande majorité des employés offrant des services VIA portent maintenant les couleurs de VIA.

Le fait d'affecter du personnel exclusivement aux services voyageurs comporte des avantages certains, qui ont d'ailleurs commencé à se faire sentir. Ainsi,

Photo : John Wyne

À Winnipeg, Patti Anseeuw, agente de gare, s'occupe des bagages des voyageurs.

au cours des dernières années, les commentaires favorables des voyageurs ont augmenté de façon régulière, soit de 17 pour cent en 1987, par rapport à 1986. Cette hausse est en grande partie attribuable aux efforts de nos employés en contact direct avec la clientèle, qui se dévouent sans relâche pour offrir un service de qualité supérieure.

Consciente de l'importance du rôle que jouent les employés affectés aux services à la clientèle, VIA révise sans cesse ses programmes de formation et de perfectionnement. Au cours de l'année écoulée, le service de Formation a donné plus de 1 000 cours à près de 6 800 employés, ce qui représente un total de 24 870 jours-participants.

Pour que les employés en contact direct avec la clientèle puissent prendre part aux décisions qui les touchent, VIA travaille également à la mise sur pied d'équipes de qualité.

Après son adoption initiale dans les provinces atlantiques fin 1986, la Société généralisait, au printemps de 1987, le port d'attrayants uniformes par ses employés en contact avec le public. Au dire de plusieurs d'entre eux, la nouvelle tenue suscite non seulement des commentaires favorables de la part des voyageurs, mais elle contribue aussi à accroître leur sentiment d'appartenance à VIA et leur souci de professionnalisme.

Relations du travail

Huit syndicats représentent désormais les 5 800 employés syndiqués de VIA. En 1987, la Société a signé des conventions collectives avec six d'entre eux. Pour la première fois, VIA a négocié directement avec les quatre syndicats d'employés d'atelier, dont les membres ont été transférés du CN au cours des deux dernières années.

Selon VIA, le fait de négocier directement et séparément avec les syndicats, plutôt qu'en bloc avec les autres transporteurs ferroviaires, comme c'était le cas auparavant, devrait permettre de résoudre plus efficacement certains problèmes particuliers au transport des voyageurs.

Même si elle devait conclure plusieurs nouvelles conventions collectives, VIA estime qu'en 1987 le climat des relations patronales-syndicales a été rela-

Photo : Gordon Lafleur

Joe Volk, représentant commercial, fait la promotion des produits de VIA à l'occasion du lancement de la liaison « Plein jour sur les Rocheuses », à Vancouver.

tivement serein, compte tenu du fait que l'industrie des chemins de fer a connu sa première grève générale depuis 14 ans. De fait, VIA et ses propres syndicats ont été en mesure d'en venir à un accord avant le déclenchement, en août, de la grève des autres transporteurs ferroviaires.

En vertu des ententes négociées cette année, VIA peut désormais exiger que certains postes voués aux services à la clientèle soient occupés par une personne bilingue. Cette nouvelle exigence ne menace en rien le personnel unilingue déjà en place, mais lorsqu'un poste désigné « bilingue » devient vacant, la préférence est accordée aux candidats parlant les deux langues officielles. Le processus de désignation des postes prévoit la concertation des syndicats et de la direction.

Dans le même ordre d'idées, VIA a poursuivi ses efforts pour fournir à sa clientèle des services dans les deux langues officielles. En effet, tout nouvel employé embauché pour un poste qui le met en contact avec le public doit absolument être bilingue, jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de personnel bilingue pour assurer le service dans les deux langues officielles.

En outre, 1 600 employés ou candidats ont passé un test d'aptitudes linguistiques en 1987 (soixante-quinze pour cent de tous les employés ont déjà subi ce test). Les résultats permettront à VIA de mieux planifier ses programmes de formation linguistique et de mieux déterminer ses besoins en personnel bilingue. Au cours de l'année, la Société a entrepris la formation linguistique des chefs et agents de train qui ont récemment joint ses rangs.

L'équité en matière d'emploi fait également partie des préoccupations de la Société. Un sondage effectué auprès des employés permanents à plein temps a permis à VIA de recueillir de précieux renseignements sur sa situation actuelle à cet égard. Partant de ces résultats, la Société a instauré un plan d'action réparti sur trois ans, qui vise à accroître la représentation en son sein, des groupes suivants : les femmes, les autochtones, les minorités visibles et les personnes handicapées.

Au printemps de 1987, VIA a lancé à l'intention des employés du nouveau Centre de maintenance de Montréal, un programme de communication qui visait à dissiper leurs inquiétudes et à leur faciliter la transition. En effet, après avoir longtemps travaillé à l'extérieur avec de l'outillage désuet, ces employés emménageaient en juin dernier dans des installations à la fine pointe de la technologie. Un grand nombre d'entre eux ont participé activement à la mise en oeuvre du programme, qui s'est terminé

Photo : Guy Lavigueur

Les mécaniciens Ron Eagleton et Roy North, rattachés à Toronto, prennent les commandes de l'une des nouvelles locomotives F40PH-2 de GM.

par une journée portes ouvertes, où les employés et leurs familles ont inauguré le centre.

Modernisation du parc

Pour que VIA continue de rivaliser avec les autres modes de transport et puisse fournir un service fiable, il est essentiel de renouveler son parc de voitures et de locomotives, dont l'âge moyen est de 28 ans.

En 1987, la Société a franchi des étapes importantes en vue de moderniser son parc de matériel roulant, en prenant notamment livraison des nouvelles locomotives F40PH-2 qui complétaient une commande de 30 engins de traction fabriqués par la division diesel de General Motors, à London, en Ontario.

D'une valeur unitaire approximative de 2,2 millions de dollars, ces puissantes locomotives (3 000 HP) sont reconnues pour leur fiabilité. Fidèles à leur réputation, elles ont atteint un taux de disponibilité de plus de 85 pour cent au cours de leur première année d'utilisation, tant sur les parcours transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest que sur certains trajets du Corridor. Leur mise en service a permis à VIA de retirer bon nombre de ses anciennes locomotives dont la fiabilité laissait à désirer, et d'éviter d'avoir recours à la location.

En décembre, VIA signait avec GM une entente relativement à 26 locomotives F40PH-2 additionnelles, au coût de 63 millions de dollars. Leur livraison s'échelonnera jusqu'au printemps de 1989.

Des voitures traditionnelles rénovées

Bien que le gouvernement ait reporté à une date ultérieure sa décision d'acheter du matériel longs parcours neuf, il a néanmoins affecté 120 millions de dollars à un programme de modernisation de 190 voitures transcontinentales.

En vertu de ce programme, 155 voitures en acier inoxydable et 35 voitures bleu et jaune de VIA verront leur système de chauffage converti de la vapeur à l'électricité, qui sera directement fournie aux voitures par la locomotive. En installant ainsi un système d'alimentation électrique de service, la Société entend améliorer sensiblement la fiabilité, la ponctualité et le confort, car, été comme hiver, l'actuel système de conditionnement de l'air est une source perpétuelle d'ennuis. Notons que c'est la première fois que VIA se charge elle-même de l'ingénierie, dans le cadre d'un projet d'une telle envergure.

Le projet prévoit aussi la remise en état de l'intérieur de ces voitures, ce qui devrait leur rendre une partie de l'élégance qui les caractérisait dans les années cinquante ; certaines pièces comme les bogies et les freins seront également remises à neuf.

Le réaménagement intérieur des voitures vise à préserver leur cachet traditionnel tout en utilisant des matériaux et des finis modernes. Parois et sols recevront de nouveaux revêtements, tandis que les sièges seront rembourrés à neuf ; de plus, on installera une douche dans chaque voiture-lits. Le système de sonorisation sera rétabli, on améliorera les installations à l'usage des personnes handicapées dans les voitures-coachs, et les anciens fourgons seront convertis de manière à ce qu'on puisse y servir des repas légers et des casse-croûte en plus d'y remiser des bagages.

Les premiers appels d'offres ont été lancés en décembre, et l'on prévoit attribuer les premiers contrats en juin 1988. Les travaux pourraient alors

commencer à l'été de 1988, et les premiers trains remis à neuf seraient vraisemblablement en service au début de 1989. Toutes les voitures modifiées devraient rouler de nouveau en 1992.

Un réseau de centres de maintenance

Pour améliorer la fiabilité du matériel roulant, il est indispensable de le soumettre à un bon programme de maintenance. Grâce à l'ouverture de son nouveau Centre de maintenance de Montréal (Phase 1), dont le coût total s'élèvera à 139 millions de dollars, la capacité de VIA d'assurer une maintenance de grande qualité s'est accrue considérablement.

Semblable au centre inauguré à Toronto en 1985, le nouveau centre de Montréal permet d'effectuer l'entretien de rames complètes, d'où élimination des pertes de temps occasionnées par les opérations de dételage et de réattelage. Les conditions de travail se trouvent aussi nettement améliorées, les employés profitant désormais d'installations intérieures climatisées, ainsi que d'un équipement à la fine pointe de la technologie. Le nouveau centre assure quotidiennement la maintenance de 15 à 18 trains, et son budget d'exploitation annuel s'élève à 65 millions de dollars. La deuxième phase de construction, qui sera terminée à la fin de 1988, prévoit cinq voies destinées aux travaux prolongés, ainsi qu'un atelier d'essai des locomotives et un atelier de centrage des roues.

VIA a également entrepris la construction de trois centres de moindre importance à Halifax, Winnipeg et Vancouver, au coût total de 37 millions de dollars. La mise en service de ces trois centres est prévue pour la fin de 1988, ce qui permettra à VIA de compléter sa prise en charge des activités de maintenance présentement assurées dans ces villes par le CN.

Quand les cinq centres seront pleinement opérationnels, VIA pourra réduire de façon substantielle ses frais d'exploitation, et augmenter sensiblement sa productivité.

Du matériel plus fiable

Les efforts faits par VIA en 1987 pour améliorer la fiabilité de son matériel roulant ont contribué à accroître la ponctualité. Les résultats ont été fort encourageants sur les parcours transcontinentaux, par exemple, où les trains ont connu un taux de ponctualité global de 77 pour cent, comparativement à 72 pour cent en 1986. Cette amélioration est en grande partie attribuable à la mise en service des nouvelles locomotives F40PH-2.

Dans le Corridor, par contre, certains problèmes subsistent. Le taux de ponctualité, qui était de 75 pour cent l'an dernier, est passé à 72 pour cent en 1987. La plupart des retards enregistrés peuvent s'expliquer par une combinaison de facteurs : les ralentissements attribuables aux travaux effectués sur la voie, les interruptions causées par la circulation des trains de marchandises, et enfin les pannes, intermittentes dans le cas des locomotives LRC.

De concert avec le CN, VIA élabore actuellement un nouveau calendrier d'entretien des voies, qui permettra au CN de travailler efficacement tout en

Photo : Guy Lavigueur

M^me^ Monique Vézina, ministre d'État chargé des Transports, s'entretient avec des employés lors de l'inauguration du Centre de maintenance de Montréal, dont le coût s'élèvera à 139 millions de dollars.

évitant de perturber l'horaire des services ferroviaires voyageurs. VIA collabore aussi avec le CN et le CP, pour mettre sur pied un nouveau programme visant à encourager le recours à des systèmes de contrôle et de répartition plus perfectionnés, de telle sorte que la marche des trains de voyageurs et de marchandises soit mieux coordonnée.

VIA s'est également employée à améliorer ses méthodes de maintenance par la formation de son personnel d'exécution aussi bien que de supervision, et par la mise en oeuvre d'un programme d'assurance de la qualité. Même si les effets ne se feront sentir qu'en 1988, la Société a bon espoir que ce programme permettra d'améliorer la fiabilité du matériel roulant.

Le programme vise essentiellement à déceler les lacunes au niveau des systèmes et des méthodes de maintenance, et à combler ces lacunes grâce à des solutions pratiques et immédiates. Il permettra d'évaluer la qualité du travail, conformément aux critères établis par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR).

Dans le cadre de ce programme, VIA a effectué une révision complète de 13 de ses 30 locomotives LRC et en a mis au point tous les systèmes, ce qui devrait se traduire par une augmentation notable de leur rendement au cours des prochains mois. Quant aux autres locomotives LRC, elles feront l'objet d'une révision au début de 1988.

En 1987, VIA a dépensé 53 millions de dollars pour faire effectuer sur son matériel roulant des travaux majeurs de maintenance (réparation, révision ou modification de la conception), pour lesquels elle n'est pas équipée. Au total, 404 unités (locomotives ou voitures) ont été traitées selon ce programme.

Photo : Guy Lavigueur

Gerald Grice, chef de train de Cornwall (Ontario), est au nombre des 1 000 chefs de train, agents de train et mécaniciens transférés du CN à VIA en 1987.

La Société a ainsi pu rattraper le sérieux retard qu'elle avait pris dans les travaux majeurs de maintenance des locomotives au cours des années antérieures, en raison d'un manque de fonds.

La productivité : toujours une priorité

En 1987, VIA a reçu du gouvernement 536 millions de dollars, soit 30 millions ou 6 pour cent de plus que l'année précédente. Néanmoins, cette somme était inférieure de 48 millions de dollars au financement autorisé. De plus, au cours du dernier exercice, VIA a adopté diverses mesures visant à réduire ses coûts et à améliorer l'efficacité.

Les contrats d'exploitation, qui régissent les frais facturés à VIA par le CN et le CP pour la prestation de services, venaient à terme à la fin de 1987, et VIA négocie présentement de nouvelles ententes avec ces deux sociétés.

Temporairement prolongées en attendant la conclusion des négociations, les ententes actuelles fixent le montant des redevances que doit verser VIA au CN et au CP, d'après les règlements établis par la Commission canadienne des transports. Selon la formule en vigueur, VIA se trouve dans l'impossibilité de contrôler directement les coûts qui lui sont imposés, étant donné que ces coûts sont basés sur la tenue qu'en font le CN et le CP pour l'année en question, qu'ils peuvent être révisés suivant les changements de méthode d'établissement des coûts, et qu'ils ne sont considérés définitifs qu'après avoir été vérifiés par la CCT, parfois quinze mois plus tard.

VIA a pu réduire la portée de ce problème en prenant la relève du CN et du CP dans un nombre croissant d'activités reliées au transport des voyageurs. Les frais découlant de ces contrats représentent environ 25 pour cent des dépenses totales de VIA, comparativement à 62 pour cent en 1980. Mais comme les trains de VIA continueront à rouler sur les voies du CN et du CP, il est impératif que soient négociées des ententes contractuelles établissant des prix unitaires fixes pour des charges de travail précises.

Entre-temps, VIA assume progressivement la responsabilité de la gestion directe de diverses activités auparavant assurées en sous-traitance par le CN ou le CP. En 1987, par exemple, VIA a repris au CN la responsabilité d'approvisionner les trains en carburant, responsabilité qu'elle doit reprendre au CP au début de 1988. Cela a permis à VIA de réévaluer ses besoins et de déterminer où il était le plus rationnel de procéder à l'approvisionnement en carburant, du point de vue des coûts et des quantités. De plus, les frais généraux que le CN et le CP peuvent imputer à VIA en vertu de l'ordonnance seront désormais éliminés. En 1987, VIA a dépensé 33 millions de dollars en carburant. En établissant elle-même ses besoins à cet égard, la Société prévoit économiser environ un million de dollars par année.

À la suite du transfert du personnel de conduite, VIA a centralisé à Montréal toutes ses activités de gestion des équipes. En assumant cette fonction autrefois exercée par le CN, VIA a désormais le contrôle de ces équipes, et elle peut ainsi assurer une gestion plus cohérente, qui réponde aux besoins particuliers du transport des voyageurs.

Avec un réseau de centres de maintenance sur le point d'être pleinement opérationnel, VIA se prépare aussi à reprendre au CN la gestion des stocks de pièces de rechange. Un système informatique dans lequel VIA a investi 3 millions de dollars devrait lui permettre de gérer des stocks évalués à 23 millions de dollars. Grâce à ce transfert de responsabilité, VIA s'attend à réaliser des économies de 2,3 millions de dollars annuellement, à compter de 1989.

Un autre système important élaboré en 1987, et qu'on prévoit mettre en oeuvre en 1988, permettra d'intégrer des données provenant de différentes sources, en vue d'une gestion rationalisée du matériel roulant. Ce système renseignera VIA sur l'emplacement de chaque élément de son parc, et mettra en parallèle l'information sur le matériel disponible et les données sur les ventes fournies par le système de réservation, de manière à ce que la composition des trains corresponde aux besoins réels. En outre, le personnel voué aux services à la clientèle sera mis au courant, dans les plus brefs délais, de toute modification apportée à la composition des trains, et il pourra faire les rajustements qui s'imposent.

L'été dernier, dans le but de réduire ses coûts d'exploitation et de maintenance, VIA a mis à l'essai différentes formules de composition des trains sur ses parcours transcontinentaux. En dépit de la perte de recettes subie, la Société a pu économiser environ 12 millions de dollars en réduisant le nombre de voitures par train.

Par ailleurs, VIA a examiné diverses façons d'accroître ses recettes autrement que par la vente des billets. Ainsi, la Société cherche à louer l'espace des gares non utilisé directement pour les services ferroviaires, à des concessionnaires qui exploitent restaurants, kiosques à journaux, comptoirs de change, ou tout autre commerce relié au tourisme.

En 1987, VIA a continué d'élaborer et de mettre en application son programme complet de santé, de sécurité et de contrôle des pertes. Grâce à ce programme, la Société pourra renforcer son engagement vis-à-vis de la sécurité des voyageurs comme des employés, tout en réduisant les frais découlant des accidents ferroviaires et des accidents de travail.

VIA dispose maintenant d'un appareil administratif chargé de la sécurité. Au cours de la dernière année, le personnel en place s'est consacré au perfectionnement et à l'amélioration des pratiques en cas d'urgence et à l'établissement d'une base de données commune, dans laquelle sont consignés tous les renseignements concernant les accidents, les blessures, et les dommages au matériel et aux autres biens. Grâce à ce nouveau système, VIA sera en mesure non seulement d'évaluer avec exactitude l'ampleur des pertes dues aux accidents, mais également d'en déterminer la cause et les moyens de prévention.

Un programme d'inspections de sécurité et un réseau de comités mixtes de santé et de sécurité sont d'autres moyens par lesquels VIA compte améliorer la sécurité au sein de la Société au cours des années à venir.

Photo : John Wyne

Le « Canadien » : la tradition de l'excellence

La traversée du Canada en quatre jours à bord du « Canadien » de VIA est une expérience unique en Amérique du Nord. Ce voyage en train, deuxième au monde par sa longueur, compte deux points de départ dans l'Est : la gare Centrale de Montréal, débordante d'activité, et la magnifique gare Union de Toronto. Les deux trains sont réunis en une seule rame à Sudbury, et reprennent ensuite le chemin de Vancouver.

Certains ont le coeur en fête avant même de monter à bord. D'autres sont à la fois inquiets et excités : ils ont parcouru la moitié du monde pour découvrir la magnificence du lac Supérieur et des Rocheuses. Sitôt la barrière ouverte, le rutilant hôtel sur roues est pris d'assaut par les voyageurs : enfants s'accrochant à leurs oursons en peluche, photographes résolus à fixer sur pellicule la fresque canadienne, étudiants allant travailler dans les centres de villégiature de l'Ouest, citoyens du troisième âge s'offrant la traversée du pays.

La foule se dirige vers son rutilant hôtel sur roues, se partageant entre les voitures-coachs et les voitures-lits. Bagages rangés, on a vite fait de retirer son manteau (et ses souliers). Le sentiment de détente est généralisé, lorsqu'une légère secousse marque le départ du train pour son périple de près de 5 000 kilomètres vers l'Ouest.

Certains voyageurs partis de Toronto s'installent dans la section dôme de la voiture panoramique, ou dans le salon-bar pour y prendre l'apéro avant le déjeuner. D'autres gagnent la voiture-restaurant pour admirer la tortueuse vallée de la Don tout en savourant le délicieux repas servi par un personnel attentionné et tiré à quatre épingles. Des voix fusent de toutes parts, au fur et à mesure que se nouent les amitiés.

Pour leur part, les voyageurs partis de Montréal en voient d'autres monter à Ottawa ; tout les convie à la détente tandis que le train franchit les chutes rugissantes d'Almonte pour filer en direction ouest le long de la magnifique vallée de l'Outaouais, à destination de North Bay. Après avoir serpenté le long des rives du lac Nipissing, les deux trains seront jumelés à Sudbury, capitale mondiale du nickel.

Le grand mariage canadien

Le train reprend ensuite sa course, et le salon-bar se transforme en forum international et lieu de réjouissances. Tandis que le train poursuit sa route, les voyageurs venus de l'étranger échangent les dernières bonnes blagues de leurs pays respectifs. Les occupants des voitures panoramiques continuent de bavarder tranquillement, tandis que les phares de la locomotive font surgir ça et là des camps de chasse et de pêche, dans le nord ontarien.

Dès l'aube, à Heron Bay, Ontario, les voitures panoramiques se remplissent du caquètement des lève-tôt qui brûlent de voir et de photographier le spectaculaire lac Supérieur. Le « Canadien » sillonne pendant des heures ses rivages rocheux qui procurent un sujet de conversation aux voyageurs, pendant le petit déjeuner. À Thunder Bay, on prend le temps de se dégourdir les jambes sous le chaud soleil du midi ; les échanges portent cette fois sur les silos à céréales qui se dressent à proximité.

Arrivés à Winnipeg, tous les voyageurs se sont liés, le temps d'un verre, d'un repas ou, tout au moins, d'une conversation. Puis, à Vancouver, c'est le rituel échange de numéros de téléphone et d'adresses qui iront allonger les listes d'envoi de cartes de Noël.

Une riche tradition

Pour bien des voyageurs, le « Canadien » est la réalisation d'un rêve caressé depuis longtemps. Il perpétue la longue et riche tradition léguée au pays par Sir William Cornelius Van Horne, architecte du chemin de fer transcontinental au Canada et pionnier du tourisme canadien. Van Horne déclarait en effet à la fin des années 1880 : « Puisque nous ne pouvons pas exporter nos paysages, il nous faudra importer les touristes ». Ses efforts ont amené de nombreux touristes au pays, particulièrement dans les Rocheuses, et

Photo : Paul Chesley

Le « Canadien » arrive à Lake Louise, l'une des stations touristiques les plus populaires du Canada.

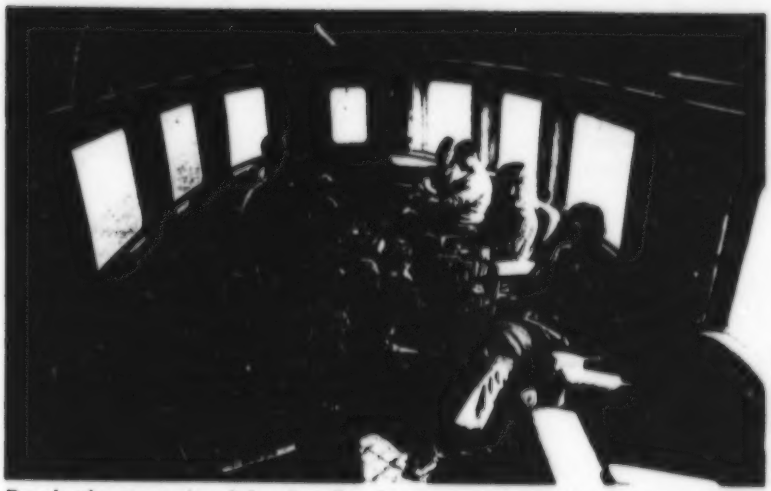


Photo : Paul Chesley

Dans le salon panoramique de la voiture Parc, les voyageurs peuvent faire connaissance tout en admirant le paysage grandiose.

aujourd'hui encore, le « Canadien » attire une clientèle internationale qui ne craint pas de délier les cordons de la bourse.

Ainsi, au cours de la seule année 1987, le « Canadien » a transporté 465 000 voyageurs payants et généré des recettes de 37,3 millions de dollars, tirées du prix du passage et de la vente de divers articles. Des études ont démontré que, pour chaque dollar dépensé à l'occasion d'un voyage en train avec VIA, les touristes consacrent en moyenne 2,70 $ à d'autres activités. Puisque 46 pour cent de la clientèle du « Canadien » vient de l'étranger, on peut établir à plus de 46 millions de dollars la contribution de ce seul train aux recettes touristiques du Canada. L'achalandage du « Canadien » fluctue au gré des saisons, 37 pour cent des recettes voyageurs étant générées en haute saison, du 15 juin au 15 septembre. Durant une journée d'été normale, en 1987, 736 voyageurs canadiens et étrangers ont pu admirer les magnifiques paysages des Rocheuses entre Calgary et Field.

Les deux endroits les plus fréquentés du « Canadien » sont la voiture-restaurant et la voiture « Parc » ; ce sont elles qui font la réputation de cet hôtel sur roues. La plupart des occupants des voitures-lits prennent au moins deux repas par jour dans la voiture-restaurant, un lieu intime et confortable d'où l'on voit défiler le paysage à travers de larges fenêtres.

Comme le « Canadien » appartenait à l'origine au Canadien Pacifique, ses voitures-restaurants portent toutes le nom de restaurants, ou de salons réputés des hôtels du CP ; par exemple, « l'Imperial » tire son nom de la grande salle à manger du Royal York à Toronto et la « Champlain », du salon de thé du Château Frontenac à Québec. Les voyageurs ont ainsi l'occasion d'admirer non seulement les merveilleux paysages qui s'enchaînent à l'extérieur, mais aussi les magnifiques scènes qui ornent l'intérieur des voitures. Des gravures sur cloisons vitrées, miroirs, murales et panneaux reproduisent la splendeur des oiseaux et de la flore du pays, ainsi que celle des plus célèbres hôtels du CP. Les voitures-restaurants sont en service durant la période de pointe de mai à octobre, et à d'autres moments de l'année quand la demande le justifie.

Les voitures panoramiques au profil arrondi, toujours situées à l'arrière, portent les noms de parcs nationaux et provinciaux du Canada, dont le parc Évangéline en Nouvelle-Écosse et le parc provincial Strathcona dans l'île de Vancouver. Chacune comporte plusieurs chambres, sans oublier le vaste salon-lit « A », tant convoité. À l'étage, sous le dôme, il y a 24 sièges d'où l'on peut observer le paysage sous tous ses angles et, à l'arrière, un salon en demi-cercle où l'on peut bavarder et se détendre tout en profitant d'une perspective inégalée sur le chemin parcouru. En bas, un petit salon-bar discret peut accueillir douze voyageurs.

Pour agrémenter les voyages à bord du « Canadien », VIA a publié un guide intitulé « Le Canada par rail, de Montréal à Vancouver ». Cet ouvrage décrit en détail les sites intéressants à observer depuis le train, précisant l'emplacement de toutes les villes et localités, leur population et l'origine de leur nom. À ce jour, le tirage atteint 200 000 exemplaires.

Une tradition à l'image du Canada

VIA a entrepris d'améliorer le service à la clientèle et de restaurer l'intérieur des voitures tout en préservant le cachet propre à chacune. Ainsi, le chauffage à vapeur cédera bientôt la place au chauffage électrique, alimenté par de nouvelles locomotives très puissantes, d'une fiabilité reconnue, lesquelles permettront d'accroître la vitesse tout en assurant un meilleur réglage de la température, hiver comme été. Les travaux de réaménagement intérieur comprendront la pose de nouvelles tapisseries et moquettes aux couleurs assorties, le recouvrement des sièges ainsi que l'installation d'une douche dans chaque voiture-lits. Un nouveau comptoir des commandes à emporter sera installé dans les voitures-coachs, et les cuisines seront rénovées.

Ainsi, grâce aux efforts de VIA, la tradition d'excellence du « Canadien » sera renouvelée pour une autre génération de voyageurs.

VIA Rail Canada Inc.

Revue financière

La présente revue contient des observations et des données sur la situation financière et les résultats d'exploitation de VIA pour l'exercice 1987, ainsi que les chiffres correspondants pour la période 1983-1986. Cet aperçu doit être lu à la lumière des états financiers figurant dans la rubrique suivante. Les indicateurs clés (ci-dessous) résument les résultats financiers et les résultats d'exploitation de la Société en 1987.

Revue comparative sur cinq ans

Indicateurs financiers clés	*(en milliers de dollars)*				
Produits	**1987**	**1986***	**1985***	**1984***	**1983***
Voyageurs	**195 248**	204 055	201 393	177 041	173 325
Contrats	**452 300**	461 880	523 602	397 796	451 200
Financement pour le remplacement des actifs	**64 767**	—	—	—	—
Autres	**2 354**	4 640	4 307	24 046	21 188
	714 669	670 575	729 302	598 883	645 713
Charges					
Frais d'exploitation et de maintenance	**403 167**	379 456	443 592	356 847	418 314
Frais afférents aux services à la clientèle et aux services de soutien	**184 548**	191 062	188 770	153 061	137 063
Frais généraux et d'administration	**54 698**	59 177	48 229	52 253	60 449
Amortissements	**53 713**	58 935	44 112	32 859	26 302
	696 126	688 630	724 703	595 020	642 128
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	**18 543**	(18 055)	4 599	3 863	3 585
Impôts sur le revenu (recouvrement)	**12 522**	(5 323)	3 676	4 781	—
Bénéfice net (perte nette)	**6 021**	(12 732)	923	(918)	3 585
Dépenses en immobilisations nettes	**81 322**	92 577	153 928	153 649	135 132
Immobilisations au prix coûtant	**987 037**	922 722	834 507	689 518	537 229
Financement public	**536 438**	506 080	631 360	473 496	597 640
Statistiques clés d'exploitation					
Total des voyageurs transportés (en milliers)	**5 865**	6 286	7 034	6 770	6 541
Total des voyageurs-milles (en milliers)	**1 300 296**	1 405 033	1 542 869	1 478 450	1 498 429
Recettes services voyageurs par voyageur-mille (en ¢)**	**14.5**	14.1	12.7	11.7	11.3
Distance moyenne parcourue (en milles)	**222**	224	219	218	229
Trains-milles exploités (en milliers)	**12 172**	13 042	12 954	12 212	12 190
Voitures-milles exploitées (en milliers)	**67 223**	74 128	76 292	72 050	71 761
Taux d'occupation moyen (en %)	**51.6**	50.3	51.2	51.7	52.6
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**107**	108	119	121	123
Nombre moyen d'employés	**5 726**	5 370	4 178	3 653	3 474

Note: *(*) Redressé*
(**) Recettes des forfaits exclues
Statistiques clés d'exploitation n'incluant pas les jeunes enfants voyageurs

VIA Rail Canada Inc.

Revue financière

Les fonds que VIA reçoit du gouvernement du Canada peuvent prendre la forme de produits de contrats ou tout simplement d'un financement de ses dépenses en immobilisations.

Le financement public total dont VIA a bénéficié en 1987 s'est établi à 536 millions de dollars, soit 452 millions de dollars au titre des dépenses d'exploitation et 84 millions de dollars au titre des dépenses en immobilisations. Cette somme est inférieure de 48 millions de dollars au niveau approuvé pour 1987, et supérieure de 30 millions de dollars, ou 6 pour cent, au financement public de 1986.

Les produits de contrats qui se rapportent aux services, aux activités et à d'autres engagements pris par la Société pour la gestion et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada, figurent dans l'état des résultats.

Le financement public des dépenses en immobilisations qui visent au remplacement de biens d'immobilisations est indiqué dans l'état des résultats, tandis que le solde de ces crédits figure dans le bilan à la rubrique surplus d'apport. Avant 1987, les crédits versés au titre du remplacement des biens d'immobilisations passaient pour des produits de contrats et figuraient sous cette rubrique dans l'état des résultats. Hormis cette distinction purement formelle, la méthode de comptabilité du financement public en 1987 n'a donné lieu à aucune différence au niveau des résultats ou de la situation financière de la Société par rapport aux années précédentes.

Exploitation

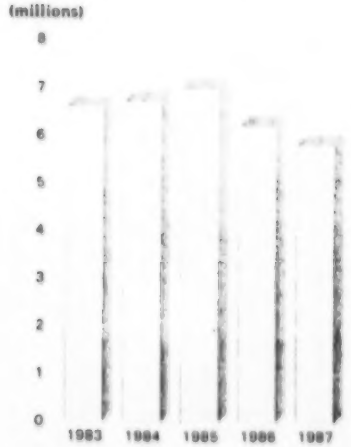
VIA a dégagé un bénéfice net de 6 millions de dollars pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1987. En effet, le financement public a pris soin du paiement de la facture de règlement provisoire du CN pour 1985 et de la facture de règlement provisoire estimative pour 1986 (sous réserve de confirmation définitive par l'Office national des transports). La hausse des redevances perçues par le CN au titre des frais généraux des ateliers principaux, du coût de la propriété des voies, de diverses autres activités payantes et des changements apportés à la méthode d'établissement de ces coûts, a été comptabilisée par VIA en 1986 mais n'a été financée par l'État qu'en 1987.

L'un des gros imprévus de 1987 a été la grève du rail déclenchée au mois d'août par les employés du CN et du CP, qui a forcé VIA à interrompre ses services pendant huit jours. La grève n'a pas eu de répercussion nette sur les résultats financiers de VIA pour l'année, la perte essuyée au chapitre des recettes services voyageurs (évaluée à 6,3 millions de dollars) ayant été neutralisée par des économies du même ordre dans les charges d'exploitation. Comme la grève a duré relativement peu de temps, VIA n'a pas enregistré de baisse à long terme du nombre de ses voyageurs.

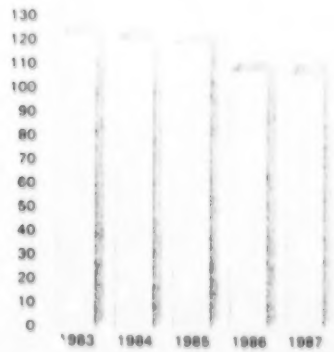
Abstraction faite des effets de la grève, les recettes voyageurs ont régressé de 2,5 millions de dollars par rapport à 1986. Outre la concurrence acharnée du marché et la mise en service de rames réduites durant la haute saison sur les longs parcours en 1987, la baisse du nombre de voyageurs (421 000 ou, si l'on exclut les effets de la grève, 214 000) s'explique par l'absence de tout événement international d'envergure comme Expo 86, qui avait contribué à accroître le nombre de voyageurs en 1986.

Cependant, un certain nombre d'initiatives promotionnelles ont contribué à renverser cette

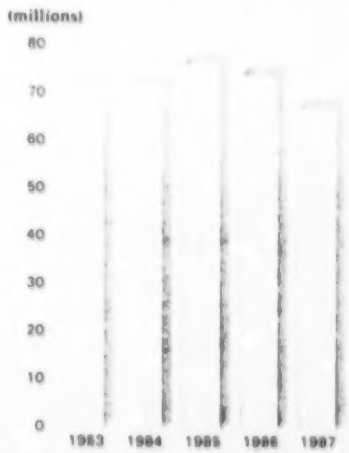
Voyageurs transportés



Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille



Voitures-milles exploitées



Revue financière

tendance à la baisse, de telle sorte que pendant la deuxième moitié de l'année, le nombre de voyageurs a dépassé les chiffres enregistrés durant la période correspondante de 1986. Parmi ces initiatives, mentionnons le service de première classe amélioré VIA 1, le programme de ponctualité (crédits de voyage en cas de retard à l'arrivée) et les rabais consentis en automne sur les longs parcours.

Compte tenu d'une hausse des tarifs de 2 pour cent en décembre 1986 et de 4 pour cent en décembre 1987, le taux d'occupation moyen (recettes services voyageurs par voyageur-mille) a augmenté de 3 pour cent par rapport à l'an dernier.

On a obtenu une réduction de 870 000 trains-milles, soit 7 pour cent, grâce à un recours plus fréquent aux trains jumelés (regroupement de deux rames desservant deux destinations sur la portion commune de leur itinéraire) et à des rajustements de service et de fréquence, principalement dans le sud-ouest de l'Ontario. Du fait de ces rajustements et de la mise en service de rames réduites sur les longs parcours, le nombre de voitures-milles exploitées a baissé de 9 pour cent. Outre la réduction des dépenses, cela s'est traduit par une hausse du taux d'occupation moyen, qui est passé à 51,6 pour cent contre 50,3 pour cent en 1986.

Les dépenses totales n'ont augmenté que de 7,5 millions de dollars, soit 1 pour cent par rapport à 1986. Les effets de l'inflation et l'augmentation prévue des dépenses au chapitre de la maintenance du matériel roulant et au chapitre des gares ont été neutralisés par la baisse des charges d'exploitation (mentionnée plus haut), des charges de combustible et des charges administratives.

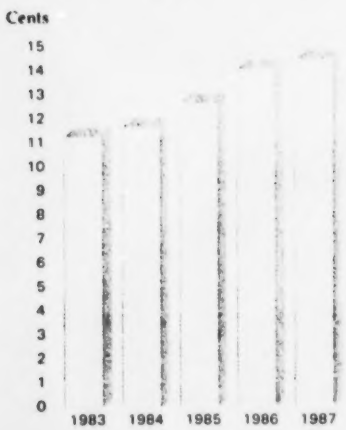
En 1987, le nombre moyen d'employés a augmenté de 7 pour cent, ce qui s'explique en grande partie par le transfert du personnel de conduite du CN. Les chefs de train, serre-freins et mécaniciens de locomotive sont le dernier grand groupe d'employés exclusivement affectés aux services voyageurs à passer sous le contrôle de VIA (en attendant le transfert de leurs homologues du CP, prévu pour 1988).

Investissements

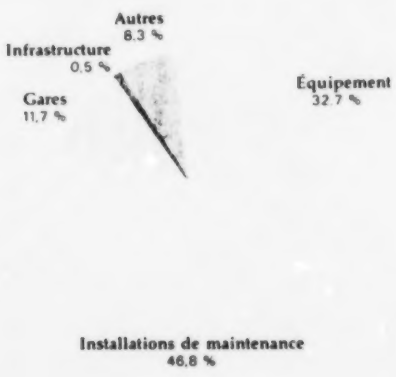
Sur l'enveloppe quinquennale de 361 millions de dollars approuvée par le Conseil des ministres en mai 1987, les dépenses en immobilisations de VIA se sont chiffrées à 84 millions de dollars pour l'année. De cette somme, 28 millions de dollars ont servi à l'achat d'équipement, notamment des dix puissantes locomotives diesel F40 qui se sont ajoutées à la commande de 1986. Les premiers travaux de conversion à l'alimentation électrique des voitures de VIA affectées aux longs parcours ont compté pour 4 millions de dollars dans les dépenses d'équipement. Ce programme de conversion contribuera à relever le taux de fiabilité du matériel, à augmenter le niveau de satisfaction de la clientèle en réduisant les risques de pannes en cours de route, ainsi que les frais d'exploitation et de maintenance.

La construction de nouvelles installations de maintenance s'est poursuivie, portant à 39 millions de dollars les dépenses en immobilisations de VIA à ce titre. Même si la plus grande partie de cette somme a servi au parachèvement du centre de Montréal, les nouveaux centres de Vancouver, Winnipeg et Halifax ont également été mis en chantier. La modernisation du réseau des gares a coûté 10 millions de dollars, tandis que les dépenses relatives aux systèmes informatiques se sont élevées à 4 millions de dollars.

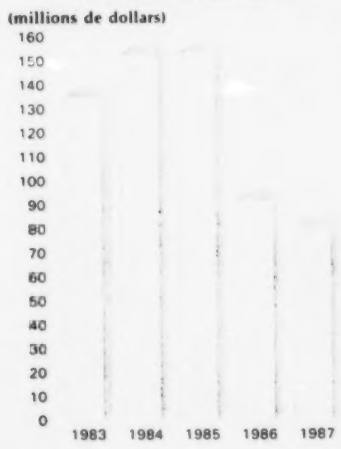
Recettes services voyageurs par voyageur-mille



Nature des dépenses en immobilisations de 1987



Dépenses en immobilisations nettes



VIA Rail Canada Inc.

États financiers

Bilan

Au 31 décembre

(en milliers)

	Notes	1987	1986
Actif à court terme			
Clients		9 408 $	8 435 $
Avances sur contrats	2	4 538	5 024
À recevoir du gouvernement du Canada		180 422	213 467
Stocks et fournitures		23 939	17 918
		218 307	244 844
Actif à long terme			
Placement	3	2 001	2 001
Immobilisations	4	733 613	717 058
		735 614	719 059
		953 921 $	963 903 $
Passif à court terme			
Avances bancaires		54 $	3 786 $
Fournisseurs et charges à payer		162 601	201 573
Impôts sur le revenu à payer provinciaux		2 066	1 088
Produits reportés		4 300	6 314
		169 021	212 761
Passif à long terme			
Crédits d'impôt à l'investissement reportés		16 248	7 882
		16 248	7 882
Avoir de l'actionnaire			
Capital-actions	5	9 300	9 300
Surplus d'apport		764 158	744 787
Déficit		(4 806)	(10 827)
		768 652	743 260
		953 921 $	963 903 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,

Administrateur et président du Comité de vérification

Administrateur et président du Conseil

VIA Rail Canada Inc.

États financiers

État des résultats et du déficit

Exercice terminé le 31 décembre

(en milliers)

Produits	**Notes**	**1987**	**1986**
Voyageurs		195 248 $	204 055 $
Contrats	1a	452 300	461 880
Financement pour le remplacement des actifs	1a	64 767	—
Autres		2 354	4 640
		714 669	670 575
Charges			
Frais d'exploitation et de maintenance		403 167	379 456
Frais des services à la clientèle et de soutien		184 548	191 062
Frais généraux et d'administration		54 698	59 177
Amortissements		53 713	58 935
		696 126	688 630
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu		18 543	(18 055)
Impôts sur le revenu (recouvrement)	6	12 522	(5 323)
Bénéfice net (perte nette)		6 021	(12 732)
Bénéfices non répartis (déficit)			
Solde au début de l'exercice		(10 827)	1 905
Solde à la fin de l'exercice		(4 806) $	(10 827) $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État de l'évolution de la situation financière

Exercice terminé le 31 décembre

(en milliers)

Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation	**1987**	**1986**
Bénéfice net (perte nette)	6 021 $	(12 732) $
Éléments hors caisse imputés aux résultats :		
Amortissements	57 502	59 223
Perte sur radiations et mises au rancart	7 265	2 777
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(3 789)	(288)
	66 999	48 980
Fluctuations d'éléments du fonds de roulement :		
Clients	(973)	2 294
À recevoir du gouvernement du Canada	43 455	(59 637)
Stocks et fournitures	(6 021)	(7 832)
Fournisseurs et charges à payer	(3 840)	19 806
Impôts sur le revenu à payer provinciaux	978	(639)
Produits reportés	(2 014)	947
	31 585	(45 061)
Marge d'autofinancement provenant de l'exploitation	98 584	3 919
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement		
Avances en capital du gouvernement du Canada	19 371	44 200
À recevoir du gouvernement du Canada	(10 410)	19 341
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	12 155	(4 684)
	21 116	58 857
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement		
Placement	—	(2 001)
Immobilisations	(81 322)	(92 577)
Fluctuations d'éléments du fonds de roulement :		
Avances sur contrats	486	(207)
Fournisseurs et charges à payer	(35 132)	24 327
	(115 968)	(70 458)
Augmentation (diminution) de l'encaisse durant l'exercice	3 732	(7 682)
Encaisse (avances bancaires)		
Solde au début de l'exercice	(3 786)	3 896
Solde à la fin de l'exercice	(54) $	(3 786) $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

VIA Rail Canada Inc.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1987

1. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables sont résumées comme suit :

a) Financement public :

La société reçoit du gouvernement du Canada des fonds en vertu de services sous contrats et comme source de financement pour ses dépenses en immobilisations.

Les produits provenant des services sous contrats sont reliés aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour l'administration et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada.

Le financement reçu pour les dépenses en immobilisations est fourni en vertu de la Loi sur l'administration financière selon des modalités approuvées par le Conseil du Trésor.

Ces produits sont comptabilisés comme suit :

i) Les produits provenant des services sous contrats sont comptabilisés à l'état des résultats lorsqu'ils sont réalisés et sur une base d'estimation; tout redressement dans les estimations est comptabilisé dans l'année du changement.

ii) La portion du financement fournie pour les dépenses en immobilisations ayant trait au remplacement des immobilisations est incluse à l'état des résultats, le solde étant enregistré au surplus d'apport.

Avant 1987, le financement pour le remplacement des immobilisations était fourni sous la forme d'un produit de contrats et comptabilisé comme tel à l'état des résultats. Outre cette distinction quant à la forme, la méthode de comptabilisation du financement public appliquée en 1987 ne donne lieu à aucune différence aux résultats ou à la situation financière de la société par rapport à celles des exercices précédents.

b) Coûts en vertu des contrats d'exploitation :

La société est engagée en vertu de contrats d'exploitation avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique Limitée pour l'utilisation des voies, des installations, du personnel ferroviaire et des services d'entretien et de remise en état du matériel roulant.

Les coûts encourus en vertu de ces contrats d'exploitation sont comptabilisés selon les frais engagés et estimés. Ces coûts peuvent être redressés par la Commission canadienne des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les parties intéressées. Les redressements résultant de cette révision sont comptabilisés à l'état des résultats dans l'exercice où le règlement est intervenu.

Les coûts encourus en vertu de contrats d'exploitation se sont élevés à 189 384 000 $ (235 986 000 $ en 1986).

c) Stocks et fournitures :

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré dans le cas du matériel pour le service dans les trains, selon le prix de facturation le plus récent dans le cas du carburant et du nouveau matériel en magasin, et à la valeur estimative d'utilisation ou de vente dans le cas de matériel d'occasion, désuet ou de rebut.

d) Immobilisations :

Les immobilisations, y compris celles acquises en vertu de contrats de location-acquisition, sont inscrites au prix coûtant. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant engagés pour la première fois sont capitalisés. Ces coûts sont engagés dans le but d'améliorer et de prolonger la durée d'utilisation de ces éléments d'actif. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant engagés pour la deuxième fois, à l'exception des réparations importantes, sont imputés à l'exploitation.

e) Amortissements :

Les amortissements sont calculés selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations sur leur durée probable d'utilisation. Les durées probables d'utilisation des principales catégories d'éléments d'actif sont les suivantes :

Matériel roulant	8 à 30 ans
Gares et installations	20 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Machinerie et matériel	5 à 15 ans
Mobilier et matériel de bureau	3 à 20 ans
Améliorations locatives et de l'infrastructure	10 à 38 ans
Autres immobilisations	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation ne font pas l'objet d'amortissement.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1987

f) **Contrats de location :**

Les éléments d'actif inscrits à titre de contrats de location-acquisition sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des contrats de location.

Tous les autres contrats de location sont comptabilisés comme contrats de location-exploitation et les charges de loyers sont comptabilisées au fur et à mesure qu'elles sont engagées.

g) **Crédits d'impôt à l'investissement reportés :**

Conformément à la méthode de la réduction du coût des immobilisations, les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis aux résultats sur la durée utile estimative des éléments d'actif en question.

h) **Régimes de retraite :**

Les coûts relatifs aux prestations de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles. Selon ces évaluations, la portion du montant total estimatif des prestations est répartie à chaque année de service, en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment de la retraite.

Les charges de retraite comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice et l'amortissement des dettes non versées relatives aux prestations au titre des services passés. Cet amortissement est calculé sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés actifs de la société.

La susdite politique, appliquée prospectivement à compter du 1er janvier 1987, est conforme à la nouvelle recommandation de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. En 1986 et lors des exercices précédents, les coûts relatifs aux prestations de retraite étaient considérés comme équivalant à leur financement déterminé en fonction des taux recommandés par l'actuaire et approuvés par le Surintendant des assurances. Ce changement dans la méthode de comptabilisation n'a pas eu de conséquences importantes sur les résultats de l'exercice ou la situation financière de la société au 31 décembre 1987.

2. Avances sur contrats

Les avances sur contrats sont constituées de versements à l'égard d'achat de stocks de maintenance.

3. Placement

La société détient des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) constituant une participation de 4 %. Ce placement est comptabilisé au coût.

4. Immobilisations

(en milliers)

	1987	1986
Terrains	2 805 $	2 806 $
Matériel roulant	542 332	517 851
Gares et installations	12 583	12 526
Immeubles de maintenance	164 512	90 029
Machinerie et matériel	12 185	6 818
Mobilier et matériel de bureau	23 092	21 417
Améliorations locatives et de l'infrastructure	138 263	123 420
Autres immobilisations	50 223	46 136
	945 995	821 003
Amortissement cumulé	(253 424)	(205 664)
	692 571	615 339
Projets en voie de réalisation	41 042	101 719
	733 613 $	717 058 $

Au 31 décembre 1987, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition, incluse ci-dessus s'élevait à 7 239 000 $ (7 235 000 $ en 1986) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 1 194 000 $ (271 000 $ en 1986).

5. Capital-actions

(en milliers)

	1987	1986
Autorisé		
Nombre illimité d'actions ordinaires, sans valeur nominale		
Émis et entièrement payé		
93 000 actions ordinaires	9 300 $	9 300 $

6. Impôts sur le revenu

L'écart entre le taux d'impôt effectif à l'état des résultats et le taux d'imposition combiné Fédéral et Provincial est principalement dû à des différences entre les allocations du coût en capital et la dépense d'amortissement. L'avantage fiscal résultant de ces différences n'a pas été comptabilisé à cause d'incertitudes quant à leur réalisation dans les exercices futurs.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1987

7. Contrats de location et engagements

a) Les charges de loyers futures minimums en vertu des contrats de location-exploitation sont les suivantes :

	(en milliers)
1988	13 874 $
1989	12 367
1990	12 151
1991	12 715
1992	12 881
Exercices subséquents	250 143
	314 131 $

La majorité de ces contrats de location ont trait à des immeubles et à la location de matériel et de services informatiques.

b) Aucun engagement en vertu des contrats de location-acquisition n'existe car les charges de loyer relatives au premier terme ont été versées en entier à la date d'entrée en vigueur des contrats.

c) Au 31 décembre 1987, la société avait des engagements d'environ 77 253 000 $, principalement pour l'achat et l'amélioration d'installations et de matériel.

8. Régimes de retraite

a) La société a des régimes de retraite auxquels participent tous ses employés permanents, y compris ceux transférés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au cours de l'exercice (note 9). En vertu de ces régimes, les employés ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service.

Des évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1986 afin de mettre en application la méthode de comptabilisation décrite à la note 1(h). Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1987, les avantages cumulés des fonds au 31 décembre 1987, excluant tous bénéfices relatifs aux employés mentionnés ci-dessus transférés à la société au cours de l'exercice, s'élèvent à 339 000 000 $. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué aux valeurs axées sur la valeur marchande à cette date totalise 336 000 000 $.

b) Il a été convenu que les employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada transférés au cours de l'exercice conserveront les avantages cumulés en vertu du régime de retraite de leur ancien employeur. Les pourparlers relatifs aux montants à transférer afin de couvrir les avantages cumulés jusqu'aux dates des transferts sont en suspens.

9. Opérations entre apparentés

VIA Rail Canada Inc. est une société de la Couronne dont toutes les actions émises sont détenues par le gouvernement du Canada.

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés de la Couronne pour des services s'élevant en 1987 à 155 492 000 $ (198 927 000 $ en 1986). Au 31 décembre 1987, les fournisseurs et charges à payer incluent 15 572 000 $ (46 102 000 $ en 1986) relatifs à ces services.

Au cours des trois derniers exercices, une partie importante de l'exploitation et de la maintenance, du personnel roulant et des activités dans des gares, qui antérieurement étaient exploités en vertu d'une entente avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (note 1b), ont été progressivement transférés sous le contrôle direct de la société. En vertu de ces ententes, certains stocks et certaines immobilisations ont été acquis durant l'exercice pour une contrepartie totale de 376 000 $ (4 961 000 $ en 1986). La société a aussi acquis les services d'environ 1 000 (282 en 1986) anciens employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et a conclu certains contrats de location-exploitation pour la location des terrains sur lesquels sont situés les immeubles et installations de maintenance.

VIA Rail Canada Inc.

États financiers

Responsabilité de la préparation et de l'exactitude des états financiers

La direction de VIA est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. La direction considère que les états traduisent fidèlement la situation financière de VIA et qu'ils exposent exactement les résultats de ses activités.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, VIA applique des contrôles et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et à garantir la sécurité de l'actif. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, pendant la vérification des états financiers, à celui du cabinet de comptables agréés Raymond, Chabot, Martin, Paré.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour approuver le champ d'application de l'exercice de vérification effectuée. Les états financiers ont été examinés par le Comité de vérification et, suite à sa recommandation, approuvés par le Conseil d'administration.

Rapport des vérificateurs

Monsieur le ministre
des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1987, ainsi que les états des résultats et du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la société au 31 décembre 1987, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, nous avons vérifié les opérations qui ont été portées à notre connaissance au cours de ladite vérification des états financiers de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice terminé le 31 décembre 1987 afin de déterminer si ces opérations étaient conformes à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière, aux règlements, à la charte et aux statuts de la société et à toutes les directives dont la société fait l'objet en vertu de la loi. Notre vérification de ces opérations a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. À notre avis, ces opérations étaient, à tous égards importants, conformes aux autorisations spécifiées.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 28 janvier 1988

VIA Rail Canada Inc.

Annuaire de la Société

au 31 décembre 1987

Conseil d'administration

Frank Barber, homme d'affaires
Halifax, Nouvelle-Écosse

Gary T. Brazzell, c.r., avocat
Winnipeg, Manitoba

Robert Brunet, c.r., avocat
Montréal, Québec

Denis de Belleval,
président-directeur général
VIA Rail Canada
Montréal, Québec

James C. Doak, c.r., avocat
Kelowna, Colombie-Britannique

Jean-L. Guilbeault, c.r., avocat
Montréal, Québec

Lawrence Hanigan,
président du Conseil
VIA Rail Canada Inc.
Montréal, Québec

Dr Hugh Horner,
vice-président
VIA Rail Canada Inc.
consultant
Edmonton, Alberta

A.J. (Sandy) LeBlanc,
consultant en gestion
Ottawa, Ontario

Marc LeFrançois, M.Sc.,
industriel
Ange-Gardien, Québec

John D. McElwain, c.r., avocat
Toronto, Ontario

Paul J. Norris, géologue
Edmonton, Alberta

Ian W. Outerbridge, c.r., avocat
Toronto, Ontario

Laura Sabia, journaliste
Toronto, Ontario

Hugh K. Smith, c.r., avocat
Halifax, Nouvelle-Écosse

Helen M. Swan, femme au foyer
Saskatoon, Saskatchewan

Direction

Denis de Belleval,
président-directeur général

Lawrence Hanigan,
président du Conseil

Roy Arnold, vice-président
Services à la clientèle

Nicole Beaudoin-Sauvé,
vice-président
Finances et Administration

Réjean Béchamp, vice-président
Projets de matériel roulant et d'installations

Jean-Roch Boivin, c.r.,
vice-président
Ressources humaines

R.J. Guiney, vice-président et chef du Transport

Murray Jackson, vice-président
Marketing et Ventes

Janet Lewis, trésorier

Carole Mackaay, secrétaire générale

James Roche, vice-président
Planification générale

Comités du Conseil

Comité exécutif

Lawrence Hanigan, président
Denis de Belleval
Dr Hugh Horner
John D. McElwain
Hugh K. Smith

Comité de planification et d'établissement du budget

Hugh K. Smith, président
Gary T. Brazzell
Jean-L. Guilbeault
Dr Hugh Horner
Ian W. Outerbridge
Laura Sabia

Comité des ressources humaines et de la rémunération

John D. McElwain, président
Frank Barber
James C. Doak
Sandy LeBlanc
Ian W. Outerbridge
Helen M. Swan

Comité de vérification

Gary T. Brazzell, président
Robert Brunet
Jean-L. Guilbeault
Paul J. Norris
Laura Sabia
Helen M. Swan

Comité de placements

Dr Hugh Horner, président
Frank Barber
Robert Brunet
James C. Doak
Marc LeFrançois
John D. McElwain

Comité de marketing

Sandy LeBlanc, président
Marc LeFrançois
John McElwain
Paul J. Norris
Hugh K. Smith

Bureaux de VIA

Siège social :
2, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 2G6

Téléphone : (514) 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116, Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

VIA Atlantique :
777, rue Principale
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 1E9

Téléphone : (506) 853-6300

VIA Québec :
Place Bonaventure
Case postale 1358
44, rue Elgin
Montréal (Québec)
H5A 1H2

Téléphone : (514) 871-7800

VIA Ontario :
20, rue King ouest
Toronto (Ontario)
M5H 1C4

Téléphone : (416) 868-7211

VIA Ouest :
Édifice Wawanesa
191, avenue Broadway
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3T8

Téléphone : (204) 944-9440